2001年1月1日 印刷　2001年1月5日 発行
エアワールド 2001年1月号別冊
Blue Impulse
ブルーインパルス
40年間の沿革と
T-4BIの5年間の歩み
729
730
731
46-5729
46-5730
46-5731

F-86Fセイバー、T-2超音速高等練習機に続く3代目B.I.として、
1996年4月、防衛大学校入校式における展示飛行でデビューしたT-4ブルーインパルス。
以来、全国各地の航空祭をはじめ、
1997年4月には、アメリカ合衆国のネリス空軍基地において行われた米空軍50周年記念行事
「GOLDEN AIR TATTOO」に参加し、B.I.史上初の海外における展示飛行を敢行。
さらに1998年には長野冬季オリンピックの開会式で航過飛行を行うなど、
いくつもの輝かしい足跡を残しながら、西暦2000年、早くも5周年を迎える。
ブルーインパルス誕生40周年でもある今年は、
T-4ブルーインパルスにとってさらに大きく飛躍する記念すべき一年となるに違いない。

とどまることを知らない創造への挑戦。

Part.1 Aerial Performance

紺碧の空に6本のスモークが織りなす鮮やかな航跡。あるときは優雅に、またあるときはダイナミックに。ブルーインパルスは、一糸乱れぬ隊形を維持しながら、横転や宙返りを繰り返す。
アエロバティックスの歴史は、航空機とともに発展してきた。航空機の性能を最大限に発揮するため、歴代のパイロットたちは自らの限界に挑み、珠玉のテクニックを生み出してきた。もちろん、最新の航空技術が導入されたT-4ブルーインパルスは、これまで築き上げられてきたB.I.伝統の課目を平然とこなすだけのポテンシャルを秘めている。しかし、ドルフィンライダーたちはさらなる可能性を追求し、日夜訓練に励んでいる。決してとどまることはない“Challenge for the Creation”(創造への挑戦)。これが彼らに受け継がれている信条だ。ブルーインパルスは常に進化を続けている。

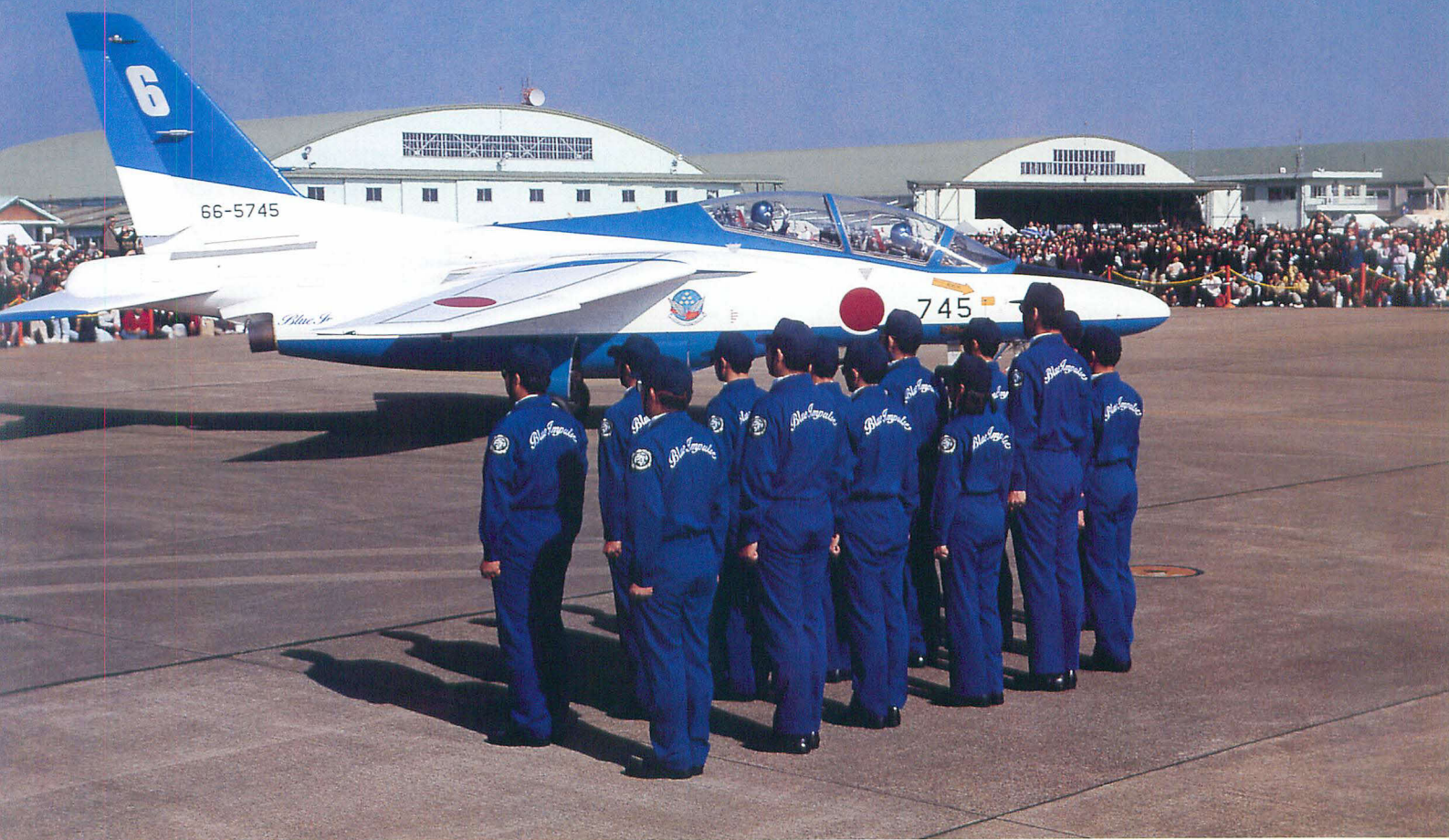
超一流のパイロットであり、ごく普通の人間。

Part.2 Dolphin Rider

B.I.で使用されているT-4は、そのフォルムから“ドルフィン”の愛称を持つ。そのため、このT-4を縦横無尽に操るパイロットたちは“ドルフィンライダー”と呼ばれている。青いフライトスーツに身を包んだ彼らは、まさに航空祭のスターといえる存在だ。ドルフィンライダーには航空自衛隊の代表としての立ち振る舞いが求められるだけでなく、高度なフライトテクニックも要求される。
日常の訓練に一切、妥協はない。納得がいくまで徹底的に議論や検証がされ、常に完璧なアクロフライトをめざす。そんなストイックな環境のなかでも、隊舎に笑いが絶えることは決してない。彼らは確かに超一流のパイロットである。しかしそれ以前に、一人のごく普通の人間なのだ。

どんな些細な異常も見逃さない厳しい目。

Part.3 Dolphin Keeper

まだ夜も明け切らない早朝、格納庫の扉が開けられる。ドルフィンキーパーたちは黙々と定位置に機体を並べ、整備作業を開始する。飛行中にトラブルが発生しないよう、願いを込めるように厳しいチェックの目が光る。どんなに些細な異常も見逃すまいと、入念かつ迅速に作業が行われる。
もし異常が発見されれば、彼らは昼夜を問わず整備作業に没頭する。ドルフィンライダーたちが安心してアクロフライトに打ち込めるように、常に完璧をめざす。華やかな展示飛行を支えているのは、彼らのたゆまぬ努力なのだ。"ドルフィンキーパー"。それは、T-4ブルーインパルスのすべてを知り尽くした者だけに与えられる称号なのである。

赤塚　聡　SATOSHI AKATSUKA

昭和41年5月7日、岐阜県生まれ。高校卒業後、航空自衛隊に航空学生第42期生として入隊。第7航空団において要撃戦闘機F-15Jの操縦者を務めた後、カメラマンに転向。現在、航空専門誌『エアワールド』などで活動中。

T-4 ALBUM OF 5th ANNIVERSARY

ブルーインパルスの伝統を継承しながらも、常にチャレンジを続けた密度の濃い5年間があった

国産初の超音速高等練習機T-2を使用した2代目B.I.の後継機となったT-4ブルーインパルスの歴史は、T-4の持つ潜在能力を極限まで引き出しながら、これまでにないアクロフライトを確立してきた挑戦の歴史といえる。T-2が持つ超音速機ならではのスピード感と迫力に代わってT-4がめざしたのは、エアロダイナミズムを追求した機体の美しさと、最新鋭戦闘機をも凌ぐほどの運動性能を生かした展示飛行。全長13メートルというコンパクトな機体でありながら、大空では圧倒的な存在感を誇る。
各地の航空祭で見せる華麗な演技の陰では、飛行課目の徹底した見直しと機動の改良、さらに新しい演技の導入といった研究に加え、+7Gから−3Gという超人的なGに耐えながらも、極限まで精緻さを究めるクルーたちの飛行技術の向上に対する熱い気持ちがあった。その過程には、1997年4月にアメリカ合衆国ネバダ州のネリス空軍基地で行われた「GOLDEN AIR TATTOO」へのB.I.初の海外遠征、1998年2月の長野冬季オリンピック開会式での航過飛行などエポックメイキングな展示飛行があり、クルーたちは奮い立った。
1995年12月22日、第4航空団第11飛行隊として発足し、翌1996年よりツアーを開始したT-4ブルーインパルス。この5年は、その長い道程のなかではわずかな時間かもしれない。しかし、その密度の濃さは、21世紀にさらに美しく、さらにダイナミックに花開くブルーインパルスのための、大きな大きな一歩なのだ。

1994年

1994年4月22日、B.I.仕様T-4の1号機が、川崎重工業岐阜工場で完成。

1995年

臨時第11飛行隊発足当時、使われていたプレハブの隊舎。

正式デビューに向け、松島基地で訓練するT-4ブルーインパルス。

珍しい7機によるエシェロン隊形で帰投するT-4。

このころから、メタリックブルーのヘルメットを使用するようになる。

初代のドルフィンライダーによるブリーフィング。

プレハブ時代は、気象データも手書きで記入されていた。

1995年11月12日、百里基地での航空訓練展示に、臨時第11飛行隊が参加。T-2の後に研究飛行を行う。

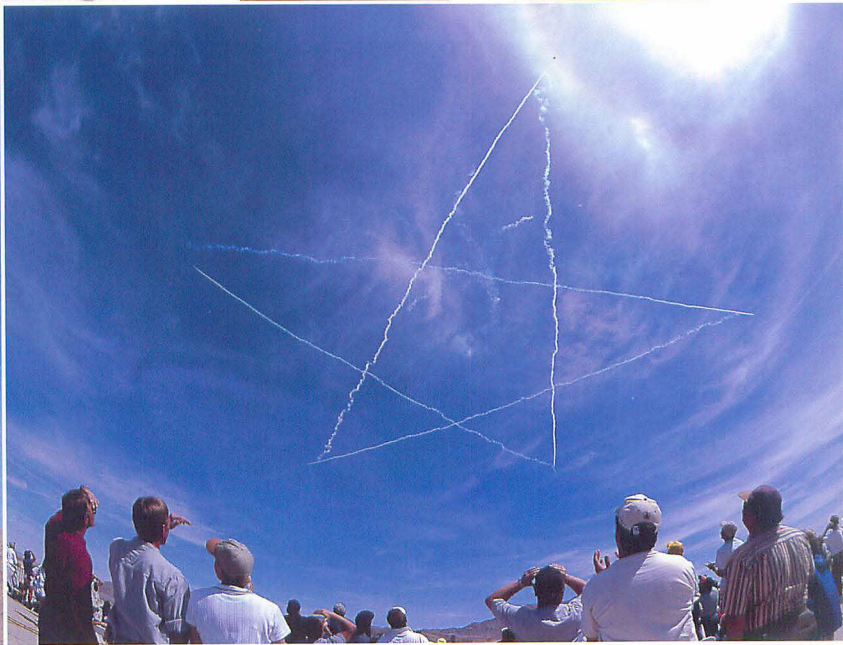
1996年

T-4ブルーインパルスの展示飛行が始まる。垂直尾翼にポジションナンバーをつけるようになった。

T-4ブルーインパルスのデビューメンバー。

1997年

待望の新隊舎が完成。ミュージアムや屋上観覧席もできた。

アメリカ遠征直前の通常型T-4を使用した訓練。

1997年4月25･26日、ネリス空軍基地での米空軍創設50周年記念エアショーで、B.I.史上初の海外展示飛行を行う。

楽しみにしているファンのために、状況により雨天でも展示飛行するようになる。

1997年

3シップ・インバートは、このシーズンから飛行課目に取り入れられた。

1997年のドルフィンライダーたち。

1998年

カラースモーク用オイルの混合・攪拌作業。

航空祭での展示飛行に向け、輸送機で移動するドルフィンキーパー。

ブルーインパルスの専用ハンガーができる。

1999年

1999年のシーズンから、スモークが白になる。

航空祭でのファンとのふれあい。

航空祭でのブリーフィング。

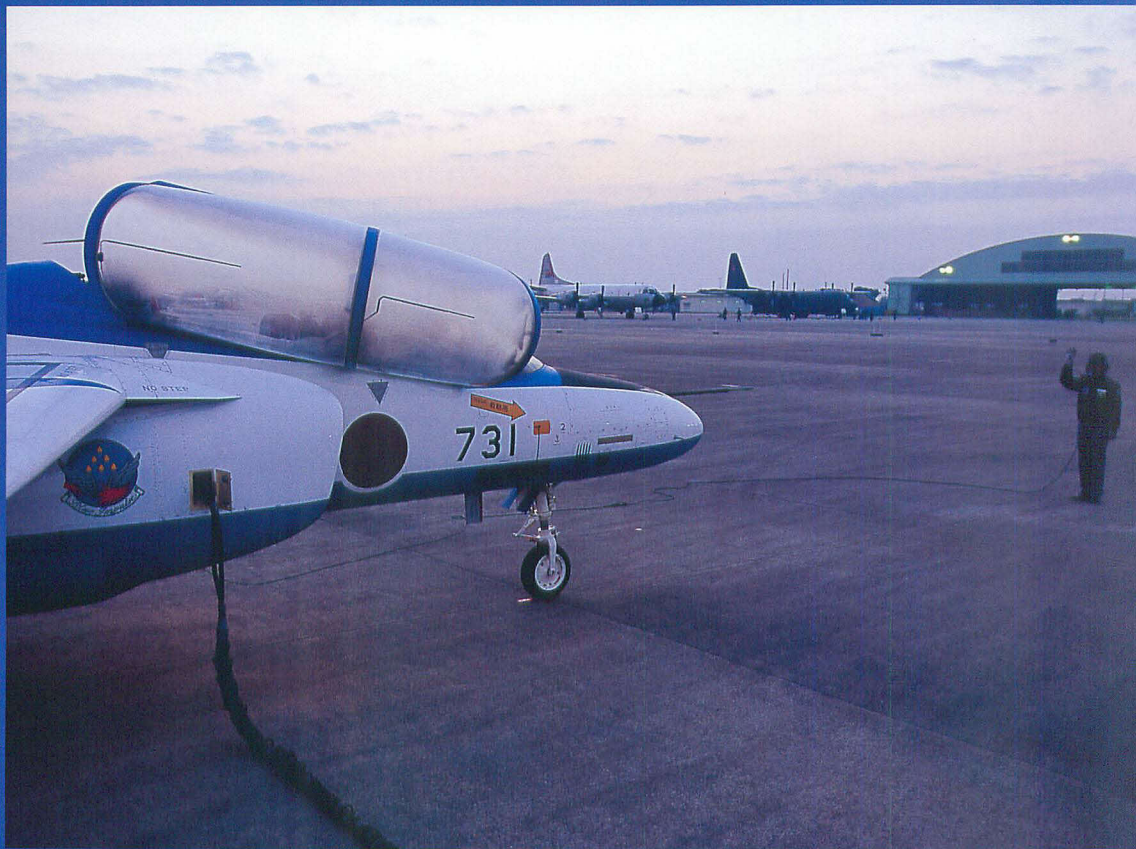
2000年

2000年のオールメンバー。

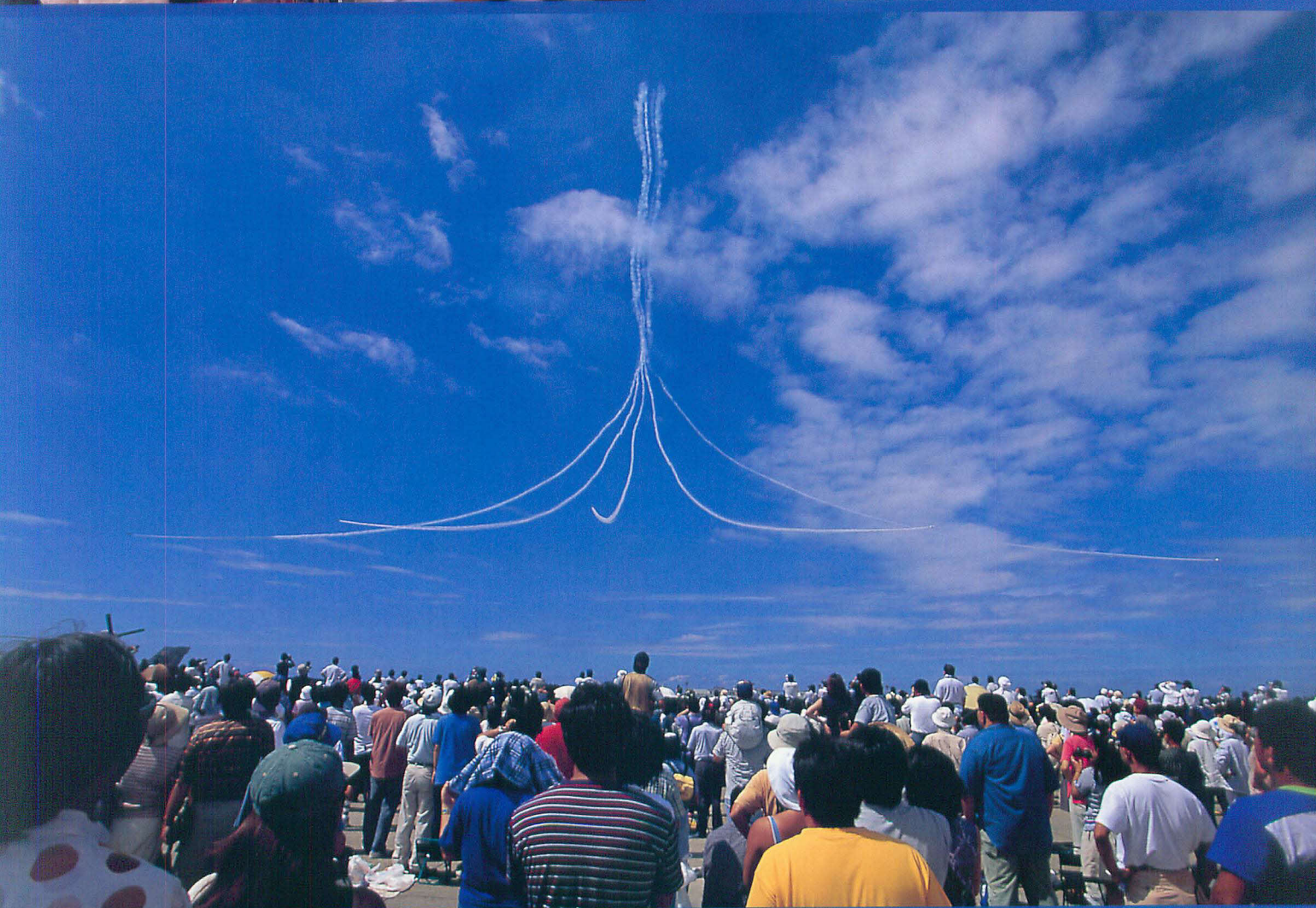
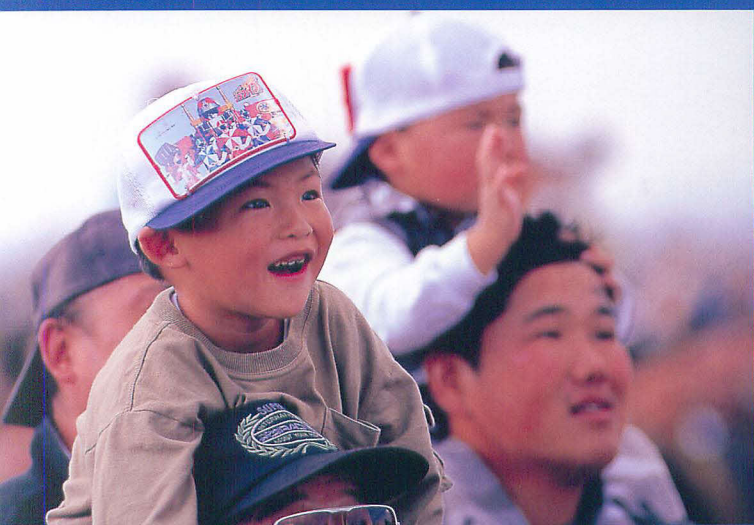
FORTH TOUR
"ドルフィン"の愛称もすっかり定着した、
エアロダイナミズムを追求した柔らかなボディーライン。
そして、T-4ならではの機動性を生かした、息を飲む飛行課目の数々。
展示飛行のたびにファンを増やしながら、
5周年を迎えたT-4ブルーインパルスのミレニアムツアーが始まる。

BEAUTIFUL DAY

一年に一度の出会いを楽しむ気持ちは、観客もB.I.クルーも変わらない。

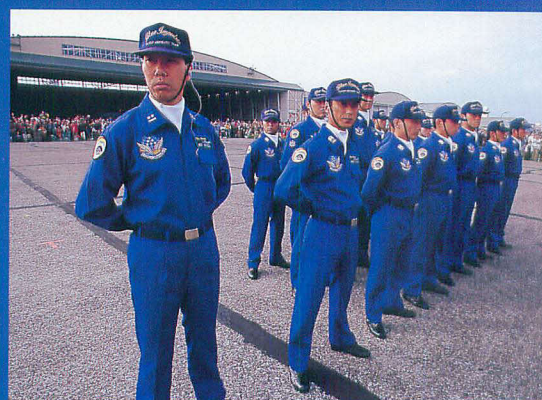
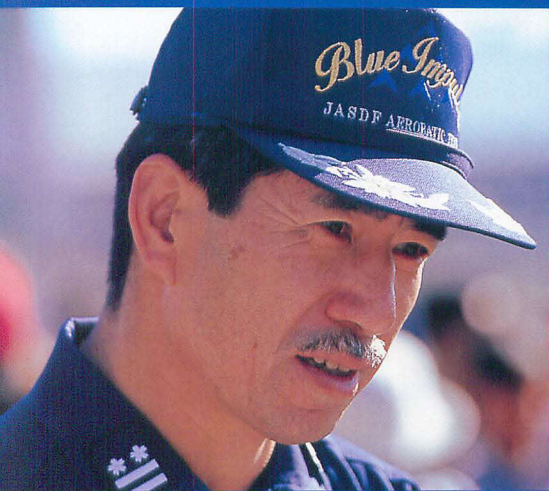
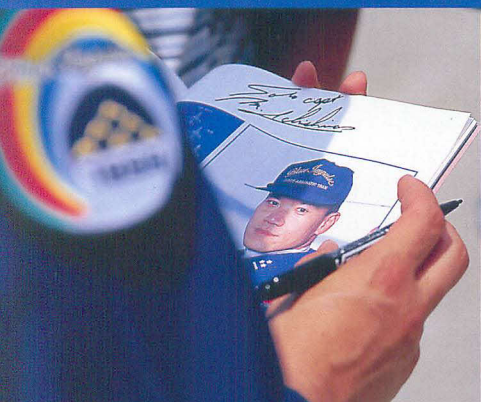
航空祭の朝は、早い。それは、整備を担当するドルフィンキーパーたちにとっては日常のスケジュールではあるが、彼らの靴音も、観客を待つ広い基地に響きわたるトーイングカーのエンジン音も、いつにも増して楽しげに聞こえてくる。格納庫からエプロンへと引き出されるB.I.は7機。演技を行うのは垂直尾翼のポジションナンバー1から6までの6機だが、必ずポジションナンバーのない予備機が帯同する。ほとんどの場合、航空祭に訪れた観客が、この7番目のB.I.が飛ぶのを目にすることはない。しかし、ほかの6機と同様、念入りに整備されていることはいうまでもない。
ドルフィンキーパーによる朝の整備・点検が終わると、いよいよドルフィンライダーたちによるエンジンランナップだ。Gスーツを着たドルフィンライダーが愛機に乗り込み、F3-IHI-30 ターボ・ファン・エンジンに点火する。T-4独特の甲高い音が次々に重なり合う。ドルフィンキーパーたちはヘッドセット越しにエンジンの音を聞き分け、今日も異常がないことを確認すると、コックピットのドルフィンライダーにOKの合図を送る。
通常はフライトの直前に行われるこのチェックを早々に完了し、クルーたちは基地の開門を見届ける。航空祭を待ち望んだファンたちと、しばし祭りの雰囲気を楽しんだ後、いよいよ出番に向けた最終チェック。そして、クルー全員によるウオークダウンが始まると、祭りのざわめきは水を打ったように静まり返る。

B.I. ENTERTAINMENT

息をつく間もない緊張と感動の連続に、瞬きすることさえ忘れてしまう。

6機のB.I.が一斉にエンジンに点火すると、会場はどよめきに包まれる。いよいよ、待望のアクロフライトだ。ポジションナンバー順に1番機からタクシーアウトし、縦一列になって滑走路へと向かう。管制塔の離陸許可が出る。全機がスロットルを離陸位置に入れ、ブレーキリリース。T-4のエンジン音が一際高く唸り始める。観客が固唾を飲んで見守るなか、ドラマは突然クライマックスを迎える。
轟音を滑走路に取り残すように、1番機から4番機が編隊を組んで一斉に離陸滑走を開始。離陸直後、上昇する3番機と滑走路のわずかな空間を超低空で飛びながら、4番機は1番機の後方についてダイヤモンド隊形を完成させる。この間、わずか数秒。続いてソロの5番機、6番機が並んで地上滑走を開始し、それぞれロールオン・テイクオフ、ローアングル・キューバンの演技を行いながら一気に上昇。B.I.の行方を目で追いながら、だれもが瞬きはもちろん、息をすることさえ忘れてしまうスピードとスリルの連続だ。
ここから先は、もう説明の必要はない。スモークで大空をキャンバスにして描く航跡の正確さ、そして美しさはまさにB.I.ならではのエンターテインメント。ダイナミックなスモークによるアート。その時、コックピットは背面飛行時で−3G、急旋回では最大+7Gといわれる荷重のなかにある。しかし、この過酷な状況下で、ドルフィンライダーたちは1度の傾き、1フィートの間隔で機体をコントロールし、3次元空間を自由自在に飛び回る。

DEAR FRIENDS

大人には、忘れかけていた夢を。
子どもたちには、大空への憧れを。

開門前の点検、エンジンランナップを終えたドルフィンライダーたちは、会場へと向かう。通称、ブルーテント。会場の一角にあるブルーインパルスのロゴが白く染め抜かれたブルーのテントは、どこの航空祭でも一番人気のブースだ。ここではドルフィンライダーやドルフィンキーパーと直接ふれあうことができる。ブルーインパルスはアクロフライトを行うだけでなく、陸海空の自衛隊のなかで、ただ一つの人々とコミュニケーションするための部隊。大空に憧れるすべてのファンに大空への夢を語り、飛ぶことのすばらしさを伝えていく。クルーたちは、ブルーインパルスの活動を紹介するパンフレットを配布したりしながら、一人でも多くの人々と交流する。声をかけたり、握手したり、サインをしたり、ときには一緒に写真を撮ることもあるほどの人気だ。
全国の航空自衛隊のパイロットから選抜され、約3年間、朝から晩まで厳しい訓練を続け、高度なフライトテクニックの習得に挑み続けるドルフィンライダーたち。華やかな展示飛行の陰にある、そのストイックなまでのパイロット生活を支えるのが、ファンたちとの交流だという。B.I.の一員になった喜び。航空自衛隊のパイロットとしての誇り。ブルーインパルス40年の伝統ともいえる熱いスピリットは、今年のクルーたちにも確かに受け継がれている。航空祭は、彼ら大空のヒーローに会う、年に一度のチャンスなのだ。

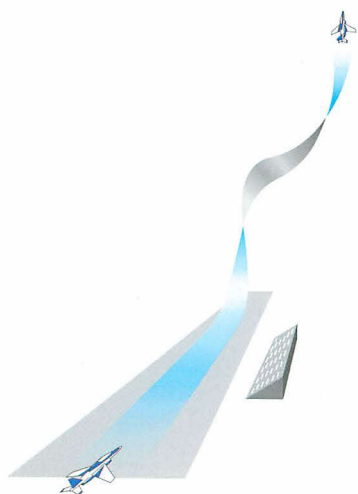
ELEV 7FT
OME TO MATSUSHIMA
ELEV 7FT
TO MATSUSHIMA
730
ELEV 7
46-5730
730
5
6
BUGLE BOY
Blue Impulse
WATANABE
Blue Impulse
CAL

PERFORMANCE
3次元の空間をフルに使い、
限界を超えたGのなか、
1度の傾き、1フィートの間隔で機体をコントロールするドルフィンライダーた
その操縦が想像を絶する過酷な状況にあるほど、
演技は緊迫し、感動が高まる。
人々は、それを神業と呼ぶ。

デルタ(6機)　リーダーズ・ベネフィット　ピラミッド　エシェロン

Diamond Take Off & Dirty Turn ダイヤモンド・テイクオフ・アンド・ダーティー・ターン

1番機から4番機が滑走路上で編隊を組んだままテイクオフ。離陸直後に4番機が最後尾に位置してダイヤモンド編隊を組み、全機が脚を下ろしたまま270度旋回した後、スモークを出して会場正面からローパスを行う。離陸直後の低速域(約180ノット)での旋回など、T-4の機動性の高さが際立つ。

Roll On Take Off ロールオン・テイクオフ

6番機が単独でテイクオフし、脚を下げた離陸体勢のままスモークを出し、右へ360度のバレル・ロールを行う。離陸直後の、低空・低速域でのT-4の操縦性・運動性の高さをアピールする演技。

ow Angle Cuban

ローアングル・キューバン

陸直後、素早く脚を収納、離陸角度を低く
える。低高度で飛行し、滑走路のエンド近
でほぼ垂直に上昇。さらにループ反転し、
陸ポイントへ向けて会場に進入する。航空
衛隊が装備する機体では、要撃戦闘機F-
5クラスしかできない5番機によるソロ課目。
-4の機動性を最大限に発揮したダイナミッ
なパフォーマンスだ。

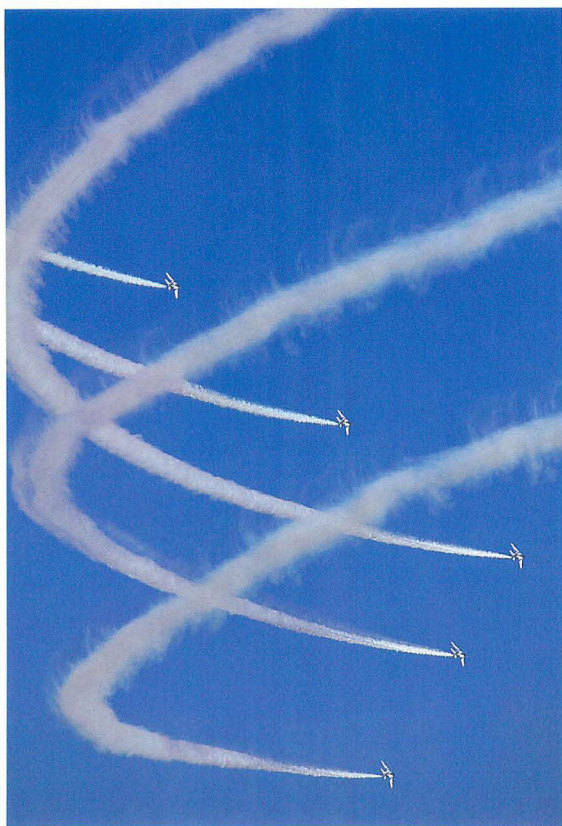
an Break

ファン・ブレイク

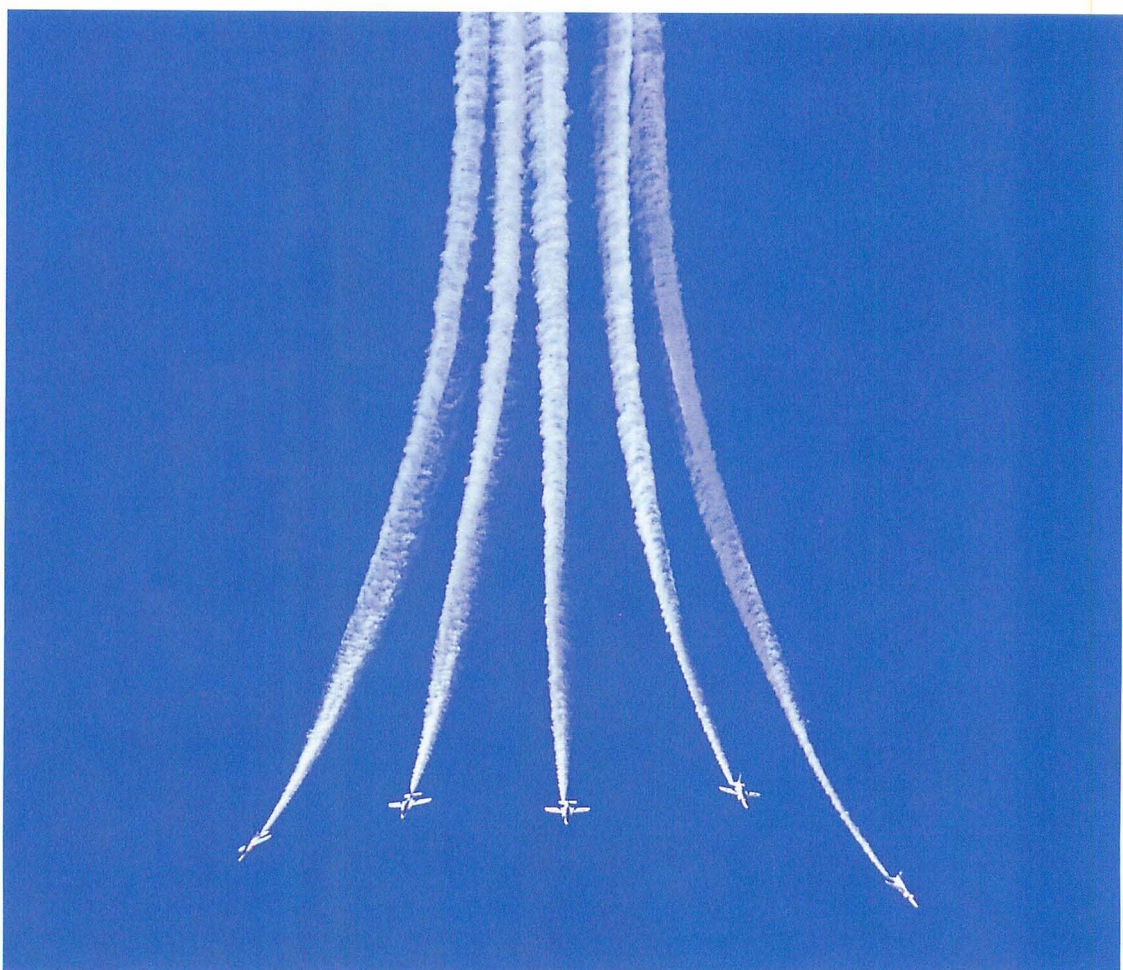
常よりもタイトに組んだダイヤモンド隊形
保ちながら、1番機から4番機が約400ノ
トで会場後方から進入。機体上面を見せ
会場上空を通過する。4機の高度な密集
と、青空に映える白い機体上面とのコン
ラストが美しい。絶好のシャッターチャン
となる課目である。

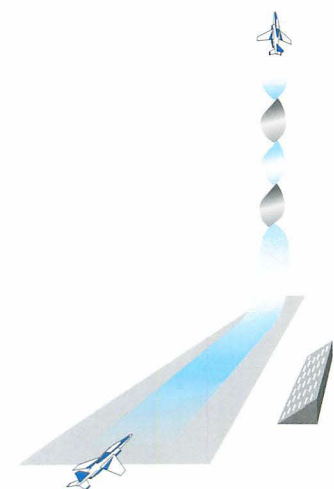
Change Over Turn

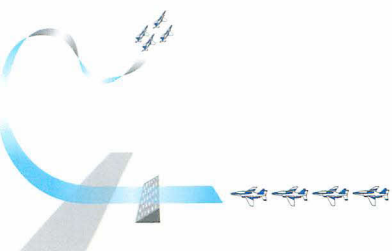
チェンジ・オーバー・ターン

1番機から4番機、そして6番機の合わせて5機が縦一列のトレイル隊形で会場に進入する。滑走路上でデルタ隊形に変わり、一辺約110メートルの大きなデルタ隊形へと移行。さらに360度水平旋回しながら、一辺約40メートルの密集したデルタ隊形へと収束していく。変化に富んだ機動美を見せる。

Rain Fall

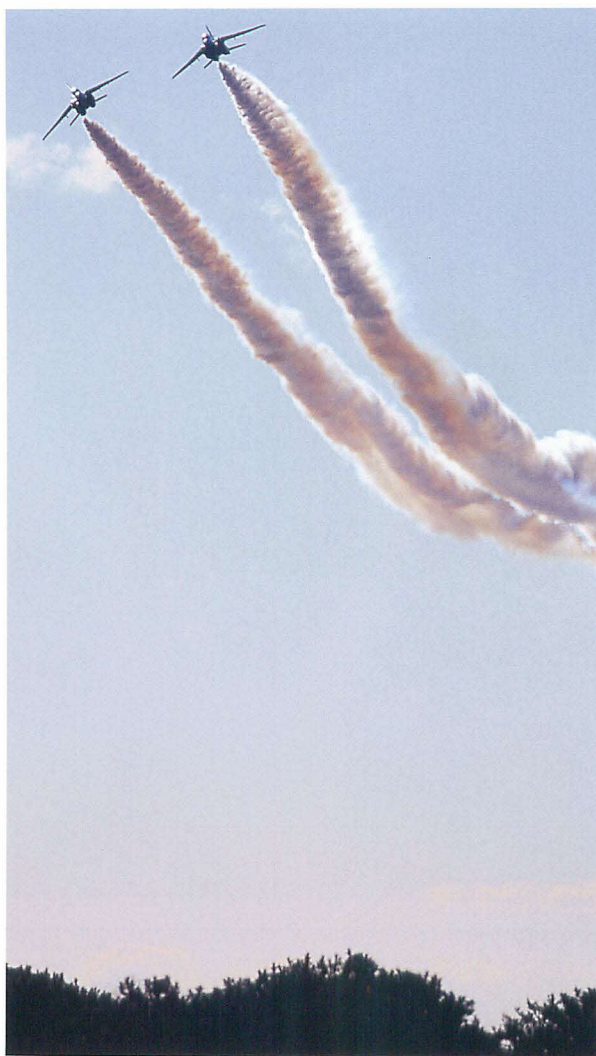
レイン・フォール

T-4ブルーインパルスのオリジナル課目。1番機から4番機、6番機の5機が会場正面からデルタ隊形で進入、ループを行ってから垂直降下姿勢で前方5方向へ分かれて降下分離、そして上昇していく。降下時から描かれる5機のスモークの航跡も鮮やかで、印象的な演技だ。

Vertical Climb Roll　バーティカル・クライム・ロール

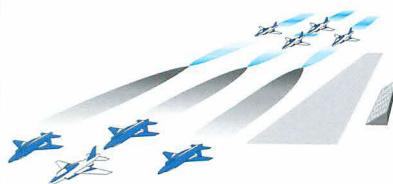
番機のソロ演技。単独で会場左方向から進入し、滑走路中央で垂直に急上昇。連続して右ロールを4回と1/2行うもので、上空に向かってまっすぐに伸びる螺旋状のスモークの航跡が、T-4のスピード感と機動性の高さを示す。

Change Over Loop　チェンジ・オーバー・ループ

会場後方から縦一列のトレイル隊形で進入する4機が、ループを行いながらダイヤモンド隊形に移行。ループの後半で90度ロールすることにより、会場の右側へ離脱する。素早い隊形変化と、迫力あるスモークの航跡が際立つ飛行課目。

Half Slow Roll

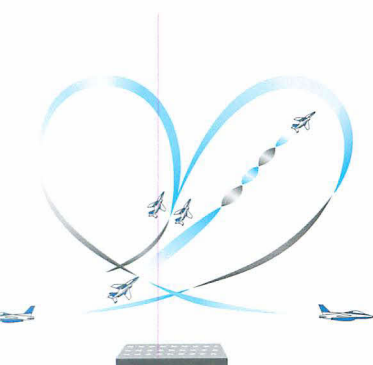
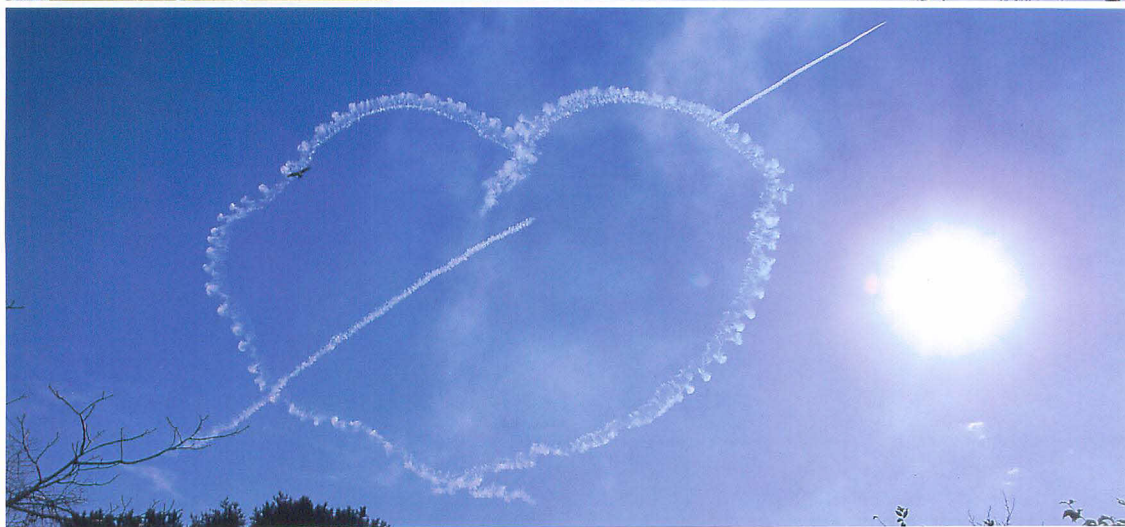
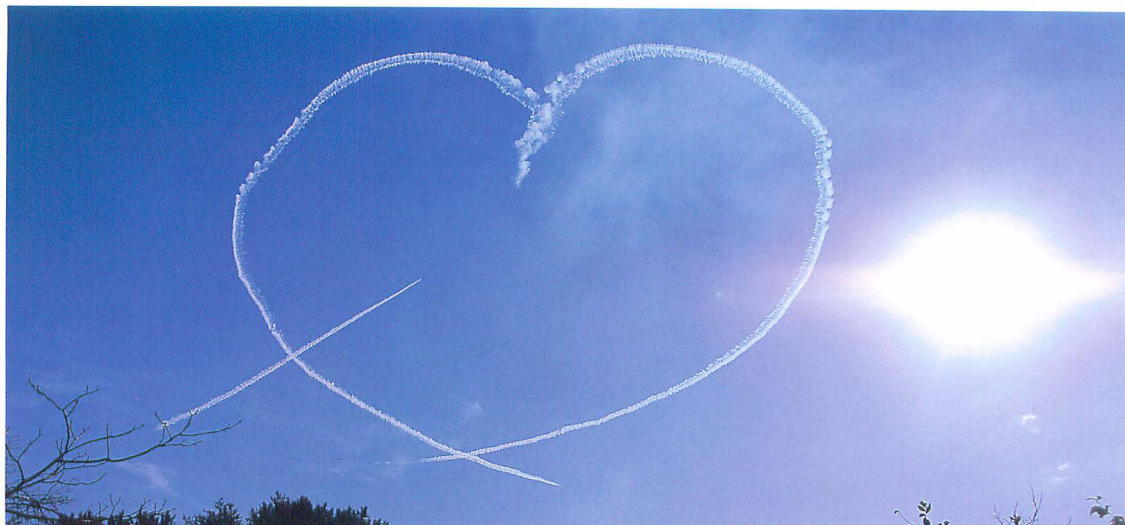
ハーフ・スロー・ロール

5番機・6番機の2機の単独機が並行するアブレスト隊形で進入。そのまま会場正面でゆっくりと180度ロールし、背面姿勢で会場を通過する。今度は反対側に270度ロールして会場を離脱。2機のドルフィンライダーの息の合った編隊連携は、まさに神業だ。

3 Ship Invert

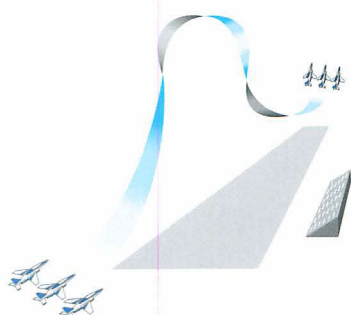
スリー・シップ・インバート

1番機から4番機がダイヤモンド隊形で会場に進入した後、隊形はそのままに2番機から4番機の3機が同時に180度ロールを行い、背面姿勢となる。'97年のシーズンから取り入れられた飛行課目で、1番機の下面と残り3機の上面による特異なダイヤモンド隊形を見ることができる。絶好のシャッターチャンス。

ertical Cupid

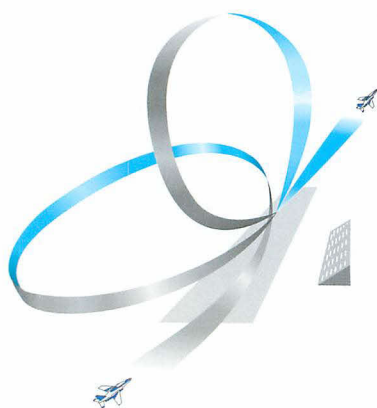
バーティカル・キューピッド

ブレスト隊形で会場に進入した5番機・6番
が垂直上昇を行いながら、高度約6,500フ
ート付近からループし、スモークで大空に
ートを描く。その後、4番機が連続ロールし
がらハートを矢のように突き抜ける。T-4
ブルーインパルスのオリジナル課目で、ハー
の形は垂直、斜め、水平の3パターンがあり、
日の天候によって決められる。

ine Abreast Roll

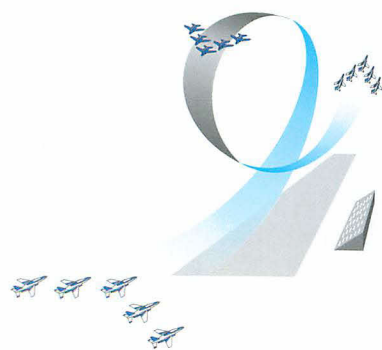
ライン・アブレスト・ロール

番機から3番機までの3機が、横一列で並
ライン・アブレスト隊形を保持したまま、会
正面で360度のバレル・ロールを行う。精
の高いライン・アブレスト隊形を維持した
まのロールという、世界トップレベルの操
技術が見られる演技だ。

360° & Loop

スリーシックスティー・アンド・ループ

中央で360度の水平旋回をし、その後、垂直ループを連続して行う5番機の単独演技。いずれも旋回半径が小さいのが、機動性の高いT-4ならでは。旋回とループという過酷なGを受ける飛行課目が連続してできるのも、T-4の余剰推力のたまものといえる。

Wide to Delta Loop

ワイド・トゥ・デルタ・ループ

1番機から4番機、6番機の5機が、一辺約230メートルの大きなデルタ隊形で進入。隊形を保持したままループを行い、少しずつ編隊の間隔を収束させ、ループ終了時には一辺約60メートルのデルタ隊形となる。スモークの航跡の間隔が、ループとともにどんどん狭くなる隊形の変化を、幻想的に見せてくれる。

Delta Roll　デルタ・ロール

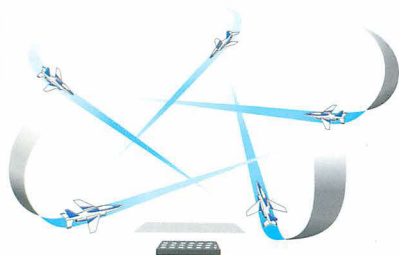
場正面から6機がデルタ隊形で進入。ゆっりと大きなバレル・ロールで会場上空を通し、後方へ飛び抜けていく課目。6機の大隊が正面から迫ってくるようすは、まさに巻。ロールでも隊形が乱れることがない、.I.伝統の名演技だ。

Vertical Cuban 8　バーティカル・キューバン・エイト

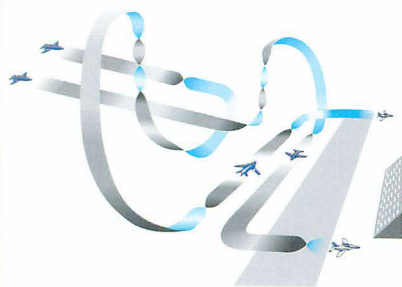
番機のソロ課目で、水平飛行からインメルマン・ターン(上昇反転)を連続して2回行った後、頂点からスプリットS(反転降下)を2回行い、スモークの航跡で"8"の字を描く。ループの頂点は約8,000フィート。連続した反転機動は、航空自衛隊のなかではF-15クラスの機体でなければできない難易度の高さ。

Star Cross

スター・クロス

T-4ブルーインパルスのオリジナル飛行課目。デルタ隊形で会場後方から進入した1番機から4番機、6番機の5機が、滑走路上で隊形を保ったまま垂直上昇し、上向き空中開花を行う。散開した後、旋回して会場上空に再進入し、各機が交差しながら大空に美しい星形を描く。交差するスピード、スモークのON･OFFのタイミングなど、美しさの裏の緻密なテクニックが見どころ。

Tac Cross (Pattern 1)

タック・クロス（パターン1）

5番機･6番機が、会場正面からアブレスト隊形で進入し、ハーフ･ロールで背面となり、そのまま270度ロールを行い交差。それぞれ滑走路の両端へ向かい上昇反転し、会場左右から背面飛行で同時に再進入。会場正面ですれ違いざまにロールをする。この時、2機のT-4は800ノットを超える相対速度で対進。全演技中、最もスリリングな瞬間だ。

Rolling Combat Pitch

ローリング・コンバット・ピッチ

エシェロン隊形で進入した1番機から4番機が、1番機から順に270度ロールを行い着陸体勢に入る。エシェロン隊形からの散開時に時間差で描かれるスモーク航跡の美しさがポイント。ロール後には縦一列で着陸間隔となっている。1番機から4番機が着陸に向けて行う、通称「ロリコン」と呼ばれるF-86F時代からの伝統的な飛行課目。

Cork Screw

コーク・スクリュー

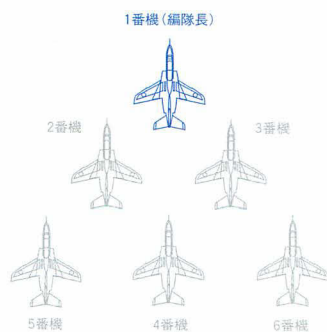
すべての展示飛行を締めくくる、単独機によるフィナーレ。アブレスト隊形から5番機がハーフ・ロールで背面飛行となり、6番機はその周囲を2回と1/2バレル・ロールして螺旋回転を描き、その後、そろって着陸体勢に入るというT-4ブルーインパルスオリジナルの飛行課目だ。

DOLPHIN RIDER

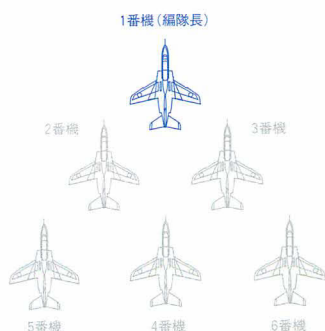
飛行隊長　編隊長　2等空佐

塩澤（しおざわ） 信行（のぶゆき）

S28.12.10
航空学生28期
（宇都宮高校・栃木県）

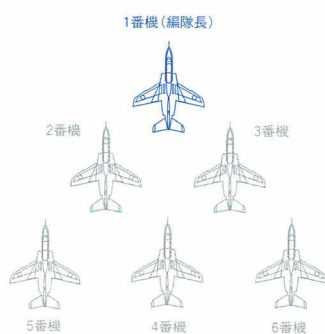
ミレニアムという時代の区切りの西暦2000年は、ブルーインパルスにとって大変意義のある年といえます。
ブルーインパルスは、F-86Fに始まりT-2、T-4と輝かしい歴史を刻み、今年で40周年を迎えることができました。また、T-4ブルーインパルスもデビュー以来5年目のシーズンに入り、今までとは違う新たな「創造への挑戦」（Challenge for the Creation）に向かって、飛躍の年にしたいと思っています。
私自身、T-4ブルーインパルスの飛行隊長として3年目を迎え、最後のシーズンとなる今年は、心熱きものがあります。全国各地日本中の子どもたち、そして多くの航空ファンに、「大空への夢と感動」を与えられるようなブルーインパルスをめざし、さらなる努力をしていきたいと思っています。
皆さまの温かいご支援とご声援を、よろしくお願いします。航空祭、そして大空からお会いできることを楽しみにしています。“Good Luck”

飛行班長　編隊長　3等空佐

おおつ　のりお
大津 範夫
S34. 10. 4
航空学生34期
（小田原高校・神奈川県）

編隊長の大津です。ブルーインパルス記念の年、西暦2000年に、その一員として展示飛行に臨めることを大変名誉に思っています。諸先輩の演技に負けない、観客の皆さまに新鮮な感動を与える、熱く、爽やかなフライトを、メンバーとともにめざしてがんばります。ご声援よろしくお願いします。

編隊長　3等空佐

みやかわ　のりゆき
宮川 範之

S35. 5.10
航空学生35期
（魚津高校・富山県）

皆さん初めまして。今年3月にブルーインパルスの一員となりました。私がパイロットの世界に入ったのは、ブルーインパルスとの衝撃的な出会いがあったからです。今度は、私がその一翼を担い、皆さんに私以上の衝撃を感じてもらえますよう、来年のデビューめざしてがんばっております。どうぞ応援よろしくお願いします。

総括班長　5番機　3等空佐

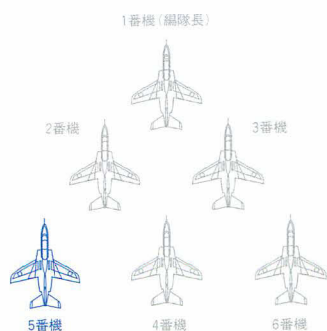
阿部 幹雄

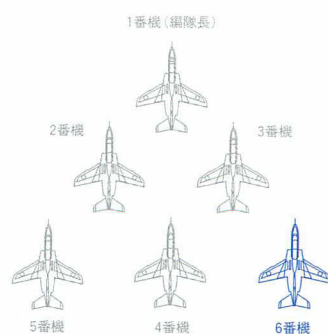
あべ　みきお

S37. 10. 9
航空学生38期
（福島高校・福島県）

今シーズンに5番機（第1単独機）としてデビューします。切れのある演技を皆さまに楽しんでもらえるよう精一杯努力しますので、応援のほどよろしくお願いします。航空祭には、ぜひあなたの愛犬を連れて、遊びに来てください。

6番機　1等空尉

一嶋 三樹（いちしま みき）

S39.11.16
航空学生39期
（田辺高校・和歌山県）

6番機（第2単独機／オポジングソロ）としてフライトしている一嶋です。2000年という記念すべき年に、ブルーインパルスのメンバーであることを誇りに思いつつ、新しい時代の幕開けにふさわしい展示飛行ができるよう、がんばりたいと思います。私のタックネームは「ミッキー」ですが、去年から仲間の間で「G-SHOCK」と呼ばれるようになりました。その意味は…？　どうしても知りたい方は航空祭のお楽しみ、ということで。

4番機　1等空尉

むらた　まさかず
村田 将一

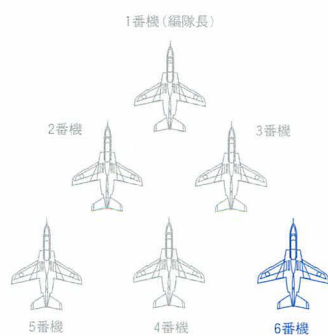
S40. 9.25
航空学生40期
(九州学院高校・熊本県)

皆さまこんにちは！　恥ずかしがり屋でちょっぴりおちゃめなガリちゃんです。私の任期もいよいよ今年(7月)で終了となってしまいました。皆さまに会えるのもあとわずかですが、残りの展示飛行に全精力を注いでがんばります。最後まで応援よろしくお願いします。世紀末でもあなたのハートにズームイン！　アデュー！

6番機　1等空尉

うめかわ　ともひろ
梅川 智弘

S39. 9.21
航空学生41期
（少年工科学校・岩手県）

今年は6番機引き継ぎの年となります。すばらしい演技ができるよう、心技体ともに充実させてがんばっています。全国各地で皆さまとお会いできる日を楽しみにしています。

2番機　1等空尉

うえもり　おさむ
植森 治

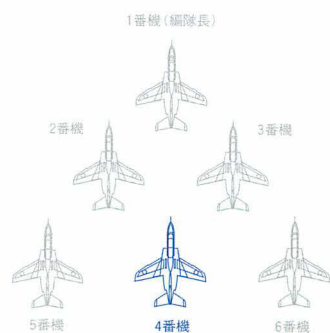
S44. 3. 31
防衛大学校35期
（豊津高校・福岡県）

2番機の植森“SAM”1尉です。西暦2000年というこの歴史の節目に、ブルーインパルスの一員として皆さんにお会いできることをうれしく思っています。ブルーインパルスでの勤務も今年で3年目、最後の展示飛行を迎えるにあたり、皆さんのそして自分自身の心に思い出を残せるようなフライトができるよう努力していきます。「華麗なる伝統を、そして新たなる感動を」、皆さん応援よろしくお願いします。

4番機　1等空尉

猪俣 展泰（いのまた のぶやす）

S42. 8. 31
航空学生42期
（郁文館高校・東京都）

昨年の12月から新しくメンバーに加わった猪俣です。現在は、4番機要員として、一日も早く皆さまの前にデビューできるように励んでいるところです。私が幼いころから魅せられてきた大空の世界を、皆さまと共有していきたいと思っておりますので、これからご声援をよろしくお願いします。

3番機　1等空尉

わたなべ　ひろたか
渡邊 裕尚

S43. 7. 6
航空学生43期
（航空生徒30期・福岡県）

昨年から3番機（Right　Wing）として飛んでいますが、今シーズンが最後の展示飛行になると思います。派手さはありませんが、編隊長とともに正確無比な飛行を行いますので、応援してください。また、地上ではブルーインパルスいちの気さくな奴ですので、気軽に声をかけてどんどん話をしてください。待っています。

DOLPHIN KEEPER

整備小隊付幹部
3等空尉

きのした たくや
木下 拓也

S49.4.10
防衛大学校41期
(金沢大学附属高校
石川県)

整備員
空曹長

こばやし みのる
小林 実

S28.5.13
新隊員134期
(波崎高校
茨城県)

先任空曹
空曹長

しだ としあき
志田 壽昭

S26.9.26
新隊員123期
(日本大学
山形県)

整備員
1等空曹

あらき やすひさ
荒木 悌尚

S31.2.19
新隊員173期
(津谷高校
宮城県)

整備小隊長
2等空尉

いのうえ せいぎ
井上 正義

S25.7.26
3候46期
(石原高校
京都府)

飛行管理員
2等空曹

さいとう のぶひこ
齋藤 信彦

S32.5.29
新隊員180期
(酒田工業高校
山形県)

整備員
2等空曹

いわま ゆたか
岩間 豊

S38.1.12
新隊員199期
(東海工業高校
愛知県)

整備員
2等空曹

おおだけ しんいち
大竹 慎一

S41.2.3
新隊員213期
(渋川市立工業高校
群馬県)

整備員
2等空曹

みうら たかはる
三浦 孝晴

S44.2.13
曹候12期
(酒田工業高校
山形県)

整備員
2等空曹

ふじき いつし
藤木 一志

S43.11.16
曹候12期
(戸畑高校
福岡県)

整備員
2等空曹

みつる しんや
三鶴 眞也

S42.1.16
新隊員217期
(八代農業高校
熊本県)

救命装備員
2等空曹

きむら まさみ
木村 正美

S36.11.9
新隊員197期
(科学技術学園高校
青森県)

救命装備員
2等空曹

おおむた じゅんいち
大牟田 純一

S44.1.2
新隊員224期
(栗野工業高校
鹿児島県)

補給員
3等空曹

おのでら かつゆき
小野寺 克之

S40. 6. 21
新隊員213期
(河南高校
宮城県)

整備員
3等空曹

はますな けんじ
濱砂 健治

S44. 6.10
新隊員227期
(日本航空高校
静岡県)

整備員
3等空曹

てるい つよし
照井 毅

S47.6.21
曹候16期
(湯沢商工高校
秋田県)

整備員
3等空曹

おおがみ まさあき
大上 正晃

S42. 3. 16
新隊員237期
(春日部工業高校
千葉県)

整備員
3等空曹

いしづ ひろき
石津 博喜

S45. 7. 9
新隊員234期
(宮城県工業高校
宮城県)

整備員
3等空曹

こんの ゆうき
紺野 祐樹

S48. 4. 27
曹侯17期
(石巻工業高校
宮城県)

整備員
3等空曹

おおかわら よしひと
大河原義仁

S44.7.31
新隊員234期
(石岡商業高校
茨城県)

整備員
3等空曹

おおの みつひろ
大野 光宏

S47. 5. 6
曹侯補士2期
(札幌商業高校
北海道)

整備員
3等空曹

にしだ ゆきひろ
西田 行宏

S50.7.6
曹侯19期
(札幌拓北高校
北海道)

整備員
3等空曹

たかはし しんいち
高橋 信一

S51. 8. 24
曹侯20期
(秋田工業高校
秋田県)

整備員
3等空曹

すがた けんじ
菅田 健司

S41. 12. 3
曹侯補士3期
(宮城県工業高校
宮城県)

整備員
3等空曹

なかしま みつはる
中島 光晴

S48.4.17
曹侯補士4期
(松江工業高等専門学校
島根県)

整備員
3等空曹

くどう　ゆういち
工藤 雄一

S53. 12. 9
曹侯22期
(八戸工業高校
青森県)

総務員
空士長

なりた　よしえ
成田 芳枝

S47. 6. 14
WAF22期
(聖ドミニコ学院
宮城県)

整備員
空士長

みやじま　しげお
宮島 茂男

S45. 12. 23
新隊員244期
(越生高校
埼玉県)

整備員
空士長

さたけ　さとし
佐竹 聡

S49.12.24
新隊員259期
(登米高校
宮城県)

整備員
空士長

たかはし　まさなり
高橋 政晴

S50. 2. 15
新隊員259期
(市川南高校
千葉県)

整備員
空士長

くろだ　まちこ
黒田 真智子

S50.6.20
WAF28期
(那珂高校
茨城県)

整備員
空士長

いけだ　ひとし
池田 均

S50. 5. 1
新隊員261期
(羽黒高校
山形県)

整備員
空士長

あきば　てるまさ
秋場 輝幹

S51. 12. 22
曹侯補士5期
(石巻工業高校
宮城県)

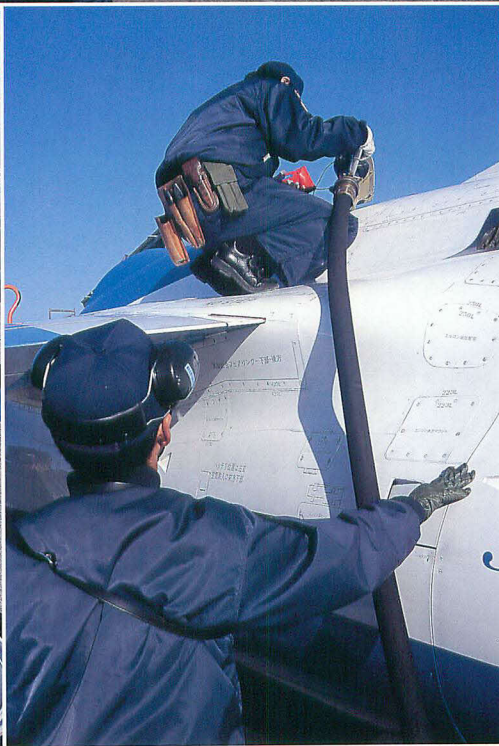
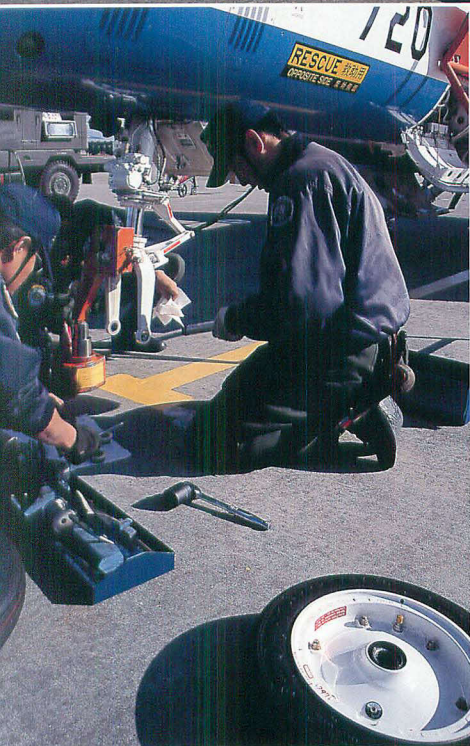
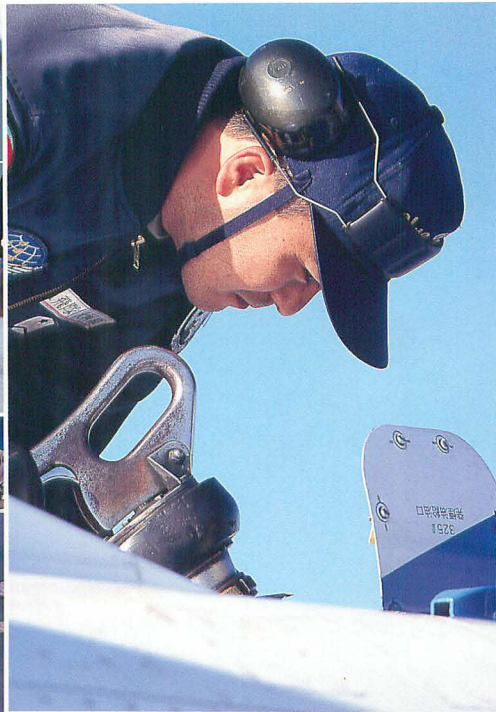
整備員
空士長

むらかみ　けんた
村上 謙太

S53. 10. 8
曹侯補士7期
(熊本市立高校
熊本県)

DAY BY DAY

“ブルーインパルス”は発足当時につけられたアクロフライトチームの愛称で、現在の正式名称は「航空自衛隊第4航空団第11飛行隊」という。ホームベースとなる松島基地には、ブルーインパルスのマークを地面に描いた専用のハンガーがある。B.I.の組織は、ドルフィンライダーが所属する飛行班、管理・広報などを行う総括班、整備を担当する整備小隊という3つのグループに分かれている。年間約30日の展示飛行以外は、まさに訓練に明け暮れる日々。週単位で決められるスケジュールに沿って、毎日、トレーニングが行われる。その内容はかなりハードなものだが、航空祭を待ち望むファンの前で常に完璧な演技を披露するためには、必要不可欠な彼らの日常となっている。

46-5720
RESCUE 救助用
OPPOSITE SIDE
46-5731
EJECTION
SEAT
DANGER
DANGER
725
727
A/1C
S.MIYAJIMA

飛行訓練には、松島基地を展示会場に想定した「フィールドアクロ」と、基地の近くにある金華山東側空域で行う「金華山アクロ」がある。それぞれに6機での編隊訓練やソロの訓練など、一日に3回程度の飛行訓練があり、ときには、日没後の夜間飛行訓練も行われる。一方、整備小隊のドルフィンキーパーたちは、T-4ブルーインパルス1機につき、1人の機付長と2人の整備員の合計3人が専従。訓練前の整備や燃料補給に始まり、フライトごとのチェック、そして訓練後の整備を行い、常に愛機をベストコンディションに保っている。万に一つの間違いも許されない入念な整備があるからこそ、ドルフィンライダーたちは厳しい飛行訓練に集中することができるのだ。すべてのクルーが一丸となった日々が、ブルーインパルスの可能性を支えている。

ALL ABOUT T-4

上 面

下 面

左側図

4.6m

13.0m

主要諸元・性能

乗員	2人
エンジン ・F3-IHI-30 ターボ・ファン・エンジン ・推力	 2基 約1,670kg×2
重量 ・空虚重量 ・機内燃料搭載重量* ・ドロップ・タンク付満載重量*	 約3,900kg 約5,900kg 約6,800kg
性能** ・最大水平速度 ・失速速度 ・実用上昇限 ・海面上昇率 ・航続距離 ・設計荷重倍数	 約560ノット/マッハ約0.9 （約1,000km/h） 約95ノット （約175km/h） 約47,000ft （約14,000m） 約9,700ft/min （約3,000m/min） 約650nm （約1,200km） +7.33G～-3.0G （残燃料1,000kg以下）

*パイロット2人、スモーク・オイルなどを含む。 **主にクリーン、燃料半減時

複合材構造（CFRPなど）

耐久性・耐熱性にすぐれた
ポリウレタン製燃料タンク

構造の損傷許容設計

耐久性にすぐれた軽量のカーボン・ブレーキ

機体概要

T-4は、航空自衛隊における基本操縦教育、戦闘航空団での補助用航空機などに使用されている中等練習機である。ブルーインパルスは、このT-4中等練習機に6カ所の改造を施した専用機を使用しており、ブルーインパルス専用機は、1991年度より開発に着手し、1994年に8機、1996年に1機の合計9機が製造されている。

改造項目

コックピット装備の追加

発煙装置の装備により、スモーク・オイル・ポンプおよび発煙のスイッチ・作動灯、スモーク・オイル量計を追加している。また、ラダー切替方式の変更により、切替ボタンおよびモード表示ランプを、低高度警報システムの追加により低高度警報灯、高度設定スイッチを設けている。このほかに、バックミラー、後席の把手などを追加している。

風防の強化

450ノット（約830km/h）で飛行中に4ポンド（約2kg）の鳥が衝突しても貫通・破壊が生じないように、風防はアクリルとポリカーボネートの4層構造となっている。また、鳥の衝突時に風防が変形するとHUD（ヘッド・アップ・ディスプレイ）に干渉するため、HUDのガラス飛散によるパイロット・ダメージを避けるよう、HUDガラスを樹脂製に変更している。

低高度警報システムの追加

低高度の演技での安全性を確保するため、脚とフラップが上がったままで高度が警報高度設定値を下回った時に、HUDに警報指示を表示するとともに低高度警報灯を点滅させ、さらに警報音発生器から警報音を発生させてパイロットに警報を与える。

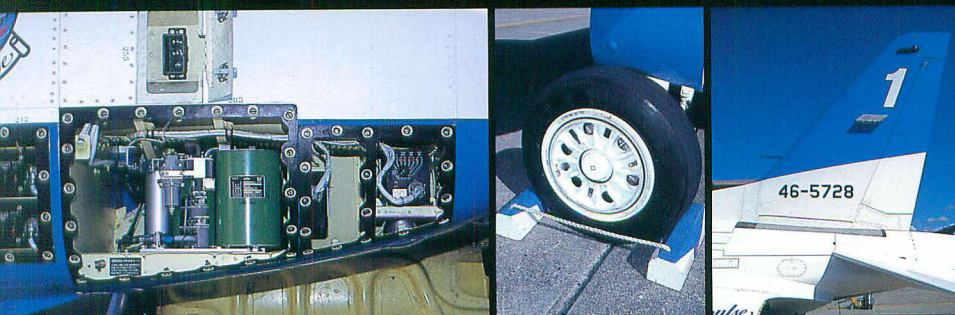
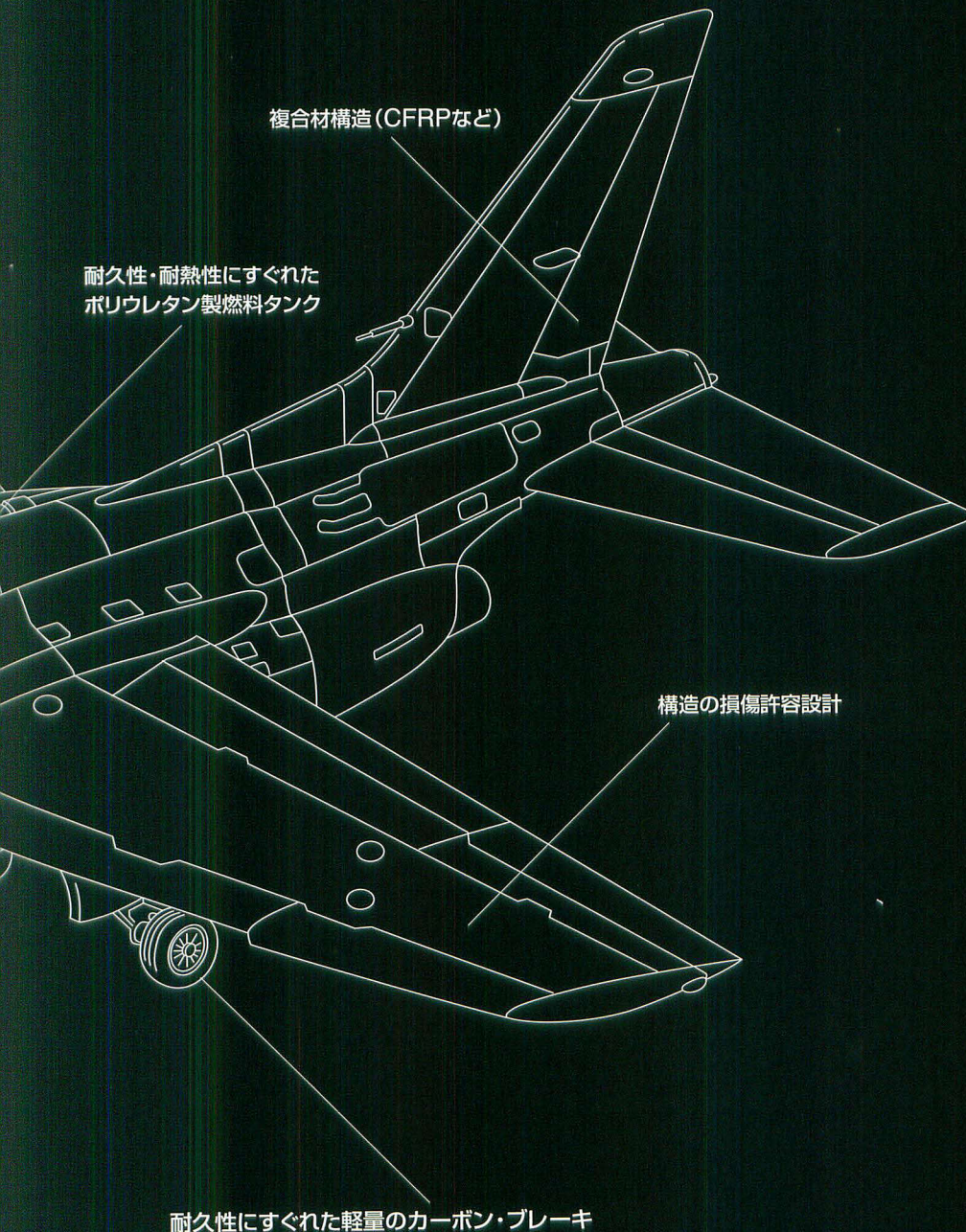
発煙装置の装備

胴体後方のNO.3燃料タンクをスモーク・オイル用タンクに転用している。タンク容量は85ガロン（約320リットル）である。発煙ノズルは右エンジンの排気口に装備され、スモーク・オイルをエンジン排気中に噴射することで発煙を行う。また、背面飛行時にも発煙が途絶えぬように、通常姿勢用と背面姿勢用の2つのオイル・ポンプを備えている。発煙のON/OFFは、操縦桿のトリガー・スイッチにより操作する。

機体外部塗装の変更

T-2ブルーインパルスと同様に、外部塗装のデザインは一般公募を行い、約2,100点の応募の中から3回の審査を経て選定された。

ラダー切替方式の変更

標準のT-4では、高速時に誤って大きなラダー操作を行わないように、高速側にて5度一定となるようなラダーリミッタを装備している。アクロフライトでは、密集編隊飛行を行うため、不連続をなくし、脚上げで一定となるよう変更している。制限舵角は、ラダー能力を向上させるため、10度に変更している。また、緊急時には、十分なラダー能力を確保できるよう、操縦桿のボタン操作により舵角を15度まで拡大できる。

TOUR SCHEDULE

T-4ブルーインパルス5周年となる今年のツアーは、基本的には大きな変化はないが、クルーたちの気持ちはこれまでにも増して熱い。初代F-86Fの時代から受け継がれているB.I.伝統の演技に磨きをかけるとともに、T-4の機動性をさらに引き出せるよう訓練を積んでいる。今年のツアーは、クルーたちにとっても、見る側にとっても、記念すべきものとなることは間違いない。

展示飛行のプログラム

1.編隊飛行課目

(1) 離陸課目
- DIAMOND TAKE OFF & DIRTY TURN
- INDIVIDUAL TAKE OFF & DIRTY TURN

(2) 在空課目

垂直系課目
- DELTA LOOP
- DELTA LOOP & BONTON ROLL
- RAIN FALL
- WIDE TO DELTA LOOP
- STAR CROSS
- CHANGE OVER LOOP

水平系課目
- FAN BREAK
- LEVEL OPENER
- BONTON ROLL
- DOUBLE FARVEL
- 3 SHIP INVERT
- CHANGE OVER TURN
- LETTER 8
- DELTA 360° TURN

斜め系課目
- TRAIL TO DIAMOND ROLL
- DELTA ROLL
- ROLLING COMBAT PITCH
- LINE ABREAST ROLL

2.単独機課目

(1)離陸課目
- ROLL ON TAKE OFF
- LOW ANGLE CUBAN

(2)在空課目

垂直系課目
- 360° & LOOP
- CUBAN 8
- VERTICAL CUBAN 8
- VERTICAL CLIMB ROLL
- VERTICAL CUPID (I)
- TAC CROSS (I)

斜め系課目
- CUPID (II)

水平系課目
- INVERT (対進または並行)
- CONTINUOUS ROLL (対進または
- 4 POINT ROLL
- CORK SCREW
- TAC CROSS (II)
- CUPID (III)
- SLOW ROLL
- INVERTED ROLL
- HALF SLOW ROLL

A	熊谷さくら祭［熊谷基地］	平成12年4月 2日
B	防大入校式［防衛大学校］	平成12年4月 5日
C	滝山桜まつり［宮城県矢本町］	平成12年4月23日
D	ジャパンフローラ2000［兵庫県淡路島］	平成12年4月30日
E	米軍岩国基地航空祭［米軍岩国基地］	平成12年5月 5日
F	石巻サンファン祭［宮城県石巻市］	平成12年5月27日
G	静浜基地航空祭［静浜基地］	平成12年5月28日
H	美保基地航空祭［美保基地］	平成12年6月 4日
I	防府北基地航空祭［防府北基地］	平成12年7月23日
J	女川港祭［宮城県女川港］	平成12年7月29日
K	松島基地航空祭［松島基地］	平成12年7月30日
L	千歳基地航空祭［千歳基地］	平成12年8月 6日
M	小松基地航空祭［小松基地］	平成12年8月27日
N	陸上自衛隊総合火力演習［静岡県富士演習場］	平成12年9月10日
O	三沢基地航空祭［三沢基地］	平成12年9月17日
P	阿蘇航空ページェント［熊本県阿蘇町］	平成12年9月23日
Q	芦屋基地航空祭［芦屋基地］	平成12年9月24日
R	百里基地航空祭［百里基地］	平成12年10月 1日
S	世界パラシュート選手権［三重県鳥羽市］	平成12年10月 7日
T	岐阜基地航空祭［岐阜基地］	平成12年10月15日
U	宇和島築城400年行事［愛媛県宇和島市］	平成12年10月21日
V	築城基地航空祭［築城基地］	平成12年10月22日
W	浜松基地航空祭［浜松基地］	平成12年10月29日
X	入間基地航空祭［入間基地］	平成12年11月 3日
Y	新田原基地航空祭［新田原基地］	平成12年11月26日
Z	航空学生卒業式［防府北基地］	平成13年3月 8日

SPECIAL EDITION OF 40th ANNIVERSARY

ブルーインパルス、40年の鼓動。

3 GENERATIONS OF B.I.

F-86F

North American F-86F Saber

ジェット機による、
アメリカンスタイルの演技をめざして。

東京オリンピックで五輪のマークを色鮮やかに描き、
大阪万博では“EXPO'70”の文字を大空に綴り、
「日本にブルーインパルスあり」と知らしめた初代B.I.。
アメリカ生まれのジェット戦闘機を使用し、
米空軍のアクロフライトチーム・サンダーバーズを目標に発足したF-86Fブルーインパルスは、
実に500回以上の公式展示飛行を行った。

3 GENERATIONS OF B.I.
T-2
Mitsubishi T-2
音速を超えたブルーインパルスが
新次元のパフォーマンスに挑む。

20年以上にわたってB.I.に使用されてきたF-86Fの後継機となったのが、

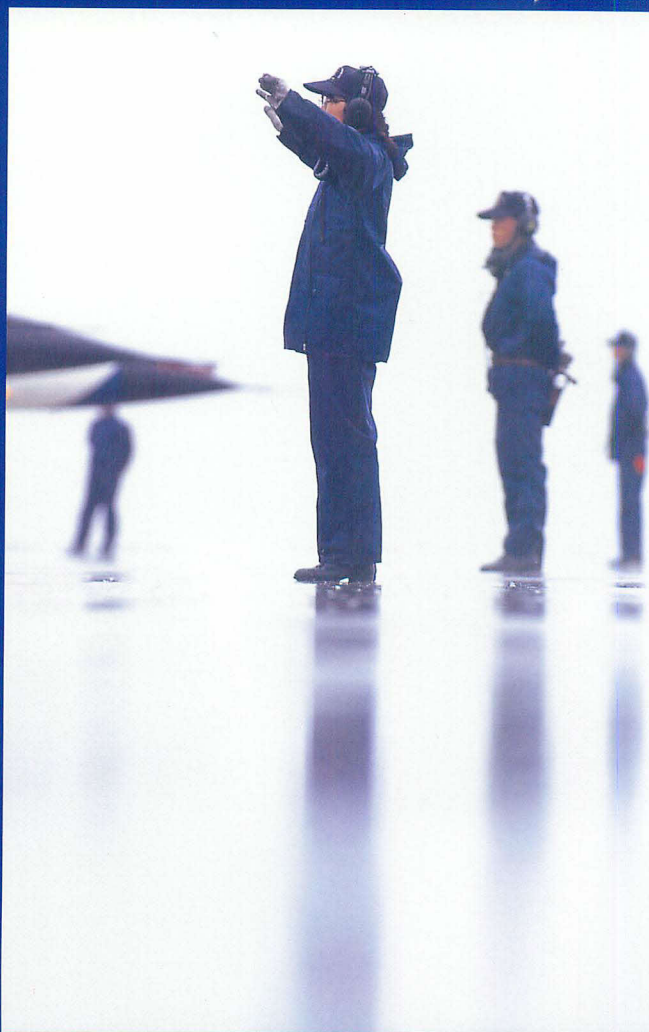
純国産の超音速高等練習機T-2だった。

日本の高度成長を支えた科学技術の粋を集めたT-2は、

F-86Fにはなかったスピードを武器に、

B.I.のアクロフライトを

また、離陸時に

飛行技術に

Kawasaki T-4

より華麗に、より大胆に。卓越した機動性がもたらすブルーインパルスの美しい進化。

T-2の大きな魅力であった超音速を捨てる代わりに、
戦闘機をも凌ぐマニューバビリティーを手に入れたT-4。
T-2に比べて一回り小さい機体は全体に丸みを帯び、
機動性に富んだフライトによってF-86Fの時代より受け継がれてきたB.I.のアクロフライトに、
円熟味と華麗さが増し、見るたびに美しく成長している。

THE LEGEND OF B.I.

F-86F 1960-1981

[公式展示飛行回数 545回]

その歴史は、日本の高度成長の足跡とともに。

1958年、浜松北基地開庁記念式典のために非公式に編成された3機のF-86Fによる名もない編隊飛行チーム。それがブルーインパルスの前身だった。アメリカからの技術供与を受け、国内でノックダウン生産され始めたF-86Fジェット戦闘機は、航空自衛隊の新しい時代のシンボルであり、日本の近代航空技術の幕開けを告げる存在でもあった。この特別編成のチームは、翌年4月の名古屋空港祭まで4回の展示飛行を行なって解散した後、やがて正式に発足するアクロフライトチームの核となったのである。
そして1960年、満を持して公式に発足したアクロフライトチームは、一時期"天竜"を愛称としていたが、やがて"ブルーインパルス"に改められ、現在に至っている。
F-86Fブルーインパルスの歴史は日本の高度成長とともに歩んできたといっても過言ではない。日本の戦後が終わったことを高らかに世界に告げた東京オリンピック、そして経済大国の仲間入りを内外に知らしめた大阪万博のオープニングでパフォーマンスを披露し、その名を不動のものとした。F-86F時代に築き上げられたB.I.のアクロフライトのスタイルは、良き伝統として今日まで連綿と受け継がれている。

浜松北基地

社会の出来事

1960年(昭和35年) ●ソ連のガガーリン少佐が乗る宇宙船ボストーク1号が、初の地球1周有人飛行に成功。
1962年(昭和37年) ●ケネディ、第35代アメリカ合衆国大統領に就任。
1963年(昭和38年) ●戦後初の国産飛行機となるYS-11が初飛行。
●日米間で初のテレビ宇宙中継受信に成功(ケネディ暗殺のニュースを受信)。
1964年(昭和39年) ●東京で第18回オリンピック大会が開催される。
1965年(昭和40年) ●朝永振一郎がノーベル物理学賞を受賞。
1966年(昭和41年) ●9月15日が敬老の日、10月10日が体育の日となる。
1967年(昭和42年) ●ASEAN(東南アジア諸国連合)が結成される。
1968年(昭和43年) ●イタイイタイ病が公害病に認定される。
●川端康成がノーベル文学賞を受賞。
1969年(昭和44年) ●アメリカの宇宙船アポロ11号が月面着陸に成功。
1970年(昭和45年) ●大阪でアジア初の日本万国博覧会が開催される。
1971年(昭和46年) ●沖縄返還協定が宇宙中継にて調印される。
1972年(昭和47年) ●札幌で第11回冬季オリンピック大会が開催される。
1973年(昭和48年) ●産油国値上げ、政府は石油緊急事態を告示(オイルショック)。
●江崎玲於奈、ノーベル物理学賞を受賞。
1974年(昭和49年) ●東京にコンビニエンスストアの第1号店が開店。
1975年(昭和50年) ●沖縄国際海洋博覧会が開催される。
1976年(昭和51年) ●ロッキード事件発生、多額の違法政治献金が発覚。
1978年(昭和53年) ●成田に新東京国際空港が開港。
1979年(昭和54年) ●リニアモーターカー実験センターで世界初の時速504キロを記録。
1980年(昭和55年) ●東京上野動物園に、パンダのホアンホアンが北京より到着。
1981年(昭和56年) ●神戸ポートアイランド博覧会(ポートピア'81)が開催される。

B.I.の出来事

1958年(昭和33年) ●浜松北基地の開庁記念日のセレモニーとして、3機のF-86Fが低空宙返りを行う。後のB.I.発足のきっかけとなる。

1960年(昭和35年) ●3月4日、浜松北基地で公開展示飛行。初の公式展示飛行となる。
●4月16日、アクロフライトチームを空中機動研究班と命名。航空自衛隊の正式な組織として発足。
●8月1日、特別飛行研究班へ改称される。

1961年(昭和36年) ●天竜チーム編成1周年にあたり、空幕長表彰を受ける。

1963年(昭和38年) ●東宝映画『今日もわれ大空にあり』の撮影協力を機に、同社の沼田デザイナーの協力により新デザインが決まる。

1964年(昭和39年) ●10月10日、東京オリンピックの開会式で、上空に五輪のマークを描く。

1965年(昭和40年) ●第1飛行隊への編入にともない、戦技研究班と改称。

1970年(昭和45年) ●大阪万博で開会式とジャパンデーの2回にわたり、上空に“EXPO'70”の文字を描く。

1974年(昭和49年) ●12月6日、B.I.誕生15周年記念行事を開催。

1977年(昭和52年) ●T-2による飛行訓練が開始される。

1978年(昭和53年) ●飛行教育集団の命題研究として、戦技研究班のF-86F後継機に関する検討が開始される。

1979年(昭和54年) ●第1飛行隊の解散にともない、戦技研究班は第35飛行隊に転属。
●戦技研究班の後継機にT-2を正式決定し、6機のT-2アクロ機が予算計上される。

1980年(昭和55年) ●浜松北基地で500回目の展示飛行を実施。
●T-2のデザインを一般公募。

1981年(昭和56年) ●2月8日、入間基地でF-86Fの引退式とともに、最後の公式展示飛行を行う。
●3月3日、F-86Fによる最後の飛行訓練。

東京オリンピックで開会式を飾る。

大阪万博で"EXPO'70"を描く。

MEMORIES

1968年〜1981年
F-86Fブルーインパルス
最後の戦技研究班長
田代(たしろ)　建二郎(けんじろう)

飛行班と整備班が一つになり、充実した日々を送っていた。

F-86Fブルーインパルス、戦技班在籍13年、学生教育が主でアクロが従、月間70ソーテイぐらいのこともあり、よく飛びました。多忙で身体的にもハードでしたが、飛行班・整備班一つになって充実した日々でした。
当初は、個性ある先輩方に昼夜を問わず、厳しくも温かい指導を受け、チームの一員に育ててもらいました。5番機の時期は、恐怖と自分との戦いでした。一か八かではなく、プロにも安心して見てもらえる、華麗で迫力ある安定した演技の完成をめざしました。結果、自分なりにある域に達した感触も持てました。編隊長、戦技班長時は、外圧（天候、地形、無形の圧力）に負けないため、自分のマニューバーの幅を確実に把握し、プロシージャターンを重視した流れを身体に覚え込ませました。絶対に僚機を裏切らないことを肝に銘じ、フライトに臨んでいました。
時代の流れには勝てず、名機といわれたF-86Fも逐次用廃、戦技班のみとなった数年間は、8人の整備員と航空団挙げての支援で可動機を確保、優秀な飛行班員に支えられて任務を終了し、無事にT-2ブルーインパルスに引き継ぐことができ安堵しました。
最後に、ブルーインパルスのますますの発展を祈念します。

THE LEGEND OF B.I.

T-2 1982-1995

［公式展示飛行回数 175回］

国産航空技術と競うように、飛行技術の水準を高めた日々

F-86Fが20年にわたって使用されている間に、ジェット機は超音速の時代を迎え、そのメカニズムは時代の流れから取り残されていた。そこで、F-86Fに代わって2代目のB.I.使用機に選ばれたのがT-2である。このT-2は国産初の超音速高等練習機で、後の支援戦闘機F-1の母体ともなっている。名実ともに技術大国へと成長した日本の航空技術水準を広くアピールすることもアクロフライトチームの大きな存在意義であることを考えれば、T-2がB.I.の使用機に採用されたことには大きな意味があった。

直線を基調とした、機首が鋭く尖ったシェイプを強調するペインティングは、まさにB.I.の新しい時代の到来を予感させるに十分な迫力。1982年に正式発足して展示を開始したT-2ブルーインパルスは、20年以上にわたって積み重ねられてきた伝統を踏まえながらも、スピード感のある新しいアクロフライトの境地を探求し、独自のスタイルに開花させていった。その道程は決して平坦ではなかったが、パイロットをはじめとする人々の努力と情熱によって苦難を乗り切って、新時代の開拓と伝統の継承を見事に果たしたのである。

松島基地

社会の出来事

1982年(昭和57年)	●500円硬貨が発行される。 ●東北新幹線、上越新幹線が開業。
1983年(昭和58年)	●NHK朝の連続ドラマ『おしん』が大人気、平均視聴率52%を超える。
1984年(昭和59年)	●入国外国人の年間総数が200万人を突破。 ●“怪人21面相”によるグリコ・森永事件が発生。
1985年(昭和60年)	●厚生省が国内第1号のエイズ患者を確認したと発表。 ●男女雇用機会均等法が成立(翌年4月施行)。
1986年(昭和61年)	●ソ連・ウクライナ共和国のチェルノブイリ原子力発電所で事故、大規模な放射能汚染が発生。
1987年(昭和62年)	●国鉄が114年の歴史を閉じ分割、JR11法人・国鉄精算事業団に民営化。 ●ニューヨーク株式市場株価大暴落(ブラックマンデー)。
1988年(昭和63年)	●日本初の屋根つき球場、東京ドーム開場。 ●世界最長の道路・鉄道併用橋、瀬戸大橋が開通。
1989年(昭和64年・平成元年)	●1月7日、87歳で昭和天皇崩御。昭和に変わり新元号・平成へ。 ●東西ドイツを隔てていたベルリンの壁が崩壊。
1990年(平成2年)	●大阪で国際花と緑の博覧会(花の万博)が開催される。 ●日系2世のフジモリ氏、ペルー大統領に就任。
1993年(平成5年)	●曙が史上初の外国人横綱になる。 ●日本プロサッカーリーグ(Jリーグ)が開幕。
1994年(平成6年)	●日本人初の女性宇宙飛行士・向井さんがスペースシャトル・コロンビア号で宇宙へ。 ●関西国際空港が開港。 ●大江健三郎がノーベル文学賞を受賞。
1995年(平成7年)	●阪神・淡路大震災が発生。死者6,000人を超える大災害となる。

B.I.の出来事

国際花と緑の博覧会の花のマーク。

1977年(昭和52年)
- T-2による飛行訓練が開始される。

1978年(昭和53年)
- 飛行教育集団の命題研究として、戦技研究班のF-86F後継機に関する検討が開始される。

1979年(昭和54年)
- 戦技研究班の後継機にT-2を正式決定し、6機のT-2アクロ機が予算計上される。

1980年(昭和55年)
- T-2のデザインを一般公募。

1981年(昭和56年)
- 入間基地におけるF-86Fの引退式で、通常塗装のT-2が6機で9課目のアクロフライトを公開。
- 三菱重工で最初のT-2ブルーインパルス仕様機がロールアウト。

1982年(昭和57年)
- 1月12日、第4航空団第21飛行隊に戦技研究班を新編、T-2ブルーインパルスが正式に発足する。
- 7月25日、松島基地でT-2初の公開展示を行うも、 悪天候のためフライバイのみで終了。

1984年(昭和59年)
- 11月に岐阜基地で行われた国際航空宇宙ショーで、上空にショーのシンボルマークを描く。

米空軍サンダーバーズと競演。

1990年(平成2年)
- 大阪で開催された国際花と緑の博覧会で、上空に花のマークを描く。

1992年(平成4年)
- 松島基地にT-4準備班が発足。

1994年(平成6年)
- 8月10日、三沢基地で米空軍サンダーバーズと競演。
- 一般公募によりT-4ブルーインパルスのデザインが決定。
- 10月1日、第4航空団にT-4による臨時第11飛行隊が発足。
- 10月4日、航空自衛隊の40周年を記念する平成6年度航空訓練展示で、T-4ブルーインパルスの研究飛行を行う。

1995年(平成7年)
- 百里基地における平成7年度航空訓練展示で、T-4が研究飛行。
- 12月3日、浜松基地でT-2の最終公開展示を行う。
- 12月12日、T-2の飛行訓練を終了。
- T-2戦技研究班解散、T-4による第11飛行隊が発足する。

T-2ブルーインパルスの最終公開展示。

MEMORIES

1988年〜1995年

T-2ブルーインパルス
最後の編隊長(戦技研究班長)
井出(いで) 方明(のりあき)
(第1航空団第32飛行隊長・2等空佐)

50周年、100周年と夢を与え続ける存在であってほしい。

T-2ブルーインパルスの解散後、いろいろな人から「T-2最後までご苦労さん、大変だったでしょう」といわれてまいりました。しかし、我々最後のメンバーにとって、すでに引かれたレールの上を走ることに苦労はなく、「病気やけがをしない、普段、訓練していることを、観客の前で色気を出さず、いつも通りのフライトをする」ことに心がけるだけでありました。

ちょうど10年前、ブルーインパルスの30周年ということでシーズンを終えた直後、T-2にとって2度目の不幸な事故が金華山沖で起こり、その後、展示飛行を再開するまでの1年2カ月は、我々にとって最も辛く、苦労の続いた期間でありました。しかし、展示飛行を再開したメンバーを出迎えてくれたのは、どこの基地においても例年の約2倍という、数多くの観客の温かな視線と拍手でした。

今後もブルーインパルスは、50周年、100周年と無事故を続けるとともに、観客に夢を与える存在であり続けることを願います。

THE LEGEND OF B.I.

T-4 1996-

ハイテク技術を結集し、自由自在に空を舞うドルフィンたち。

T-2に続く3代目のB.I.使用機となったT-4は、純国産の中等ジェット練習機で、機体、エンジンともに国内で開発された。T-2に比べるとかなり小柄となったその機体は、全体のフォルム、主翼、尾翼の位置や形状などすべてにエアロダイナミズムを追求したもので、20世紀の日本の航空産業技術の結晶ともいえる完成度の高さを誇っている。さらに、B.I.用に大幅な改良が加えられ、ほとんどアクロフライト専用機といえるほどの仕上がりとなっている。
また、T-4への機種変更にあたっては、B.I.がアクロフライトを任務とする飛行隊として、独立編成されることとなった。T-2時代までB.I.パイロットは操縦教官を兼務しており、アクロフライトチームを部隊として独立させることは長年の悲願であった。こうして1996年から展示飛行を開始したT-4ブルーインパルスは、早くも翌年には初の海外遠征であるネリス空軍基地での米空軍50周年式典に参加したのをはじめ、長野冬季オリンピックの開会式で航過飛行を展示するなど、相次ぐ大役を見事に果たしている。創設から40周年を経て、B.I.の伝統は着実に21世紀へ受け継がれ、さらなる発展を見せようとしている。

松島基地

社会の出来事

1996年(平成8年)
- 将棋の羽生名人が史上初の7冠を達成。
- 2002年のワールドカップサッカーが韓国と日本の共催に決定。
- 病原性大腸菌O-157が全国で猛威を振るう。
- 小選挙区比例代表並列制度が第41回総選挙で初めて実施される。
- ペルー日本人大使館でテロ事件発生、人質を取り立てこもる。

1997年(平成9年)
- 島根県沖でロシアタンカー・ナホトカが沈没、多量の重油が流出する。
- 世界初のクローン羊・ドリーがイギリスで誕生。
- 消費税が5%へ引き上げられる。
- 香港がイギリスから中国へ返還される。
- 日本がワールドカップサッカー予選を勝ち抜いて、初の出場権を獲得。
- 携帯電子ペット・たまごっちが大人気。

1998年(平成10年)
- 郵便番号の7桁化が実施される。
- 長野で第18回冬季オリンピック大会が開催される。
- 新為替法施行、日本版ビッグバン(金融大改革)が行われる。
- 淡路島と本州を結ぶ明石海峡大橋が開通する。
- 完全失業率が3.9%と過去最悪の数字を記録。

1999年(平成11年)
- 台湾大地震発生、パソコン産業に大打撃。
- 茨城県・東海村で国内初の臨界事故が発生。
- コンピューターが誤作動を起こすという2000年問題が話題に。
- 『だんご三兄弟』が大人気。

B.I.の出来事

T-4準備班の基地上空訓練。

1992年(平成4年)
●松島基地にT-4準備班が発足。

1994年(平成6年)
●一般公募でT-4ブルーインパルスのデザインが決定。
●川崎重工がT-4ブルーインパルス仕様機の納入を開始。
●10月1日、第4航空団にT-4による臨時第11飛行隊が発足。
●10月4日、航空自衛隊の40周年を記念する平成6年度航空訓練展示で、T-4の研究飛行を行う。

1995年(平成7年)
●11月12日、百里基地における平成7年度航空訓練展示で、T-4の研究飛行を行う。
●T-2戦技研究班が解散、T-4による第11飛行隊が正式に発足。

1996年(平成8年)
●防衛大学校入校式でフライバイ。T-4ブルーインパルスの公式デビューとなる。

1997年(平成9年)
●ネリス空軍基地で開催された米空軍創設50周年記念エアショーで、B.I.初の海外における展示飛行を行う。

1998年(平成10年)
●長野冬季オリンピックの開会式でフライバイを行う。

長野冬季オリンピックの開会式で航過飛行を行う。

ネリス空軍基地で開催されたGOLDEN AIR TATTOO。

MEMORIES

1998年～
T-4ブルーインパルス
3代目飛行隊長
塩澤(しおざわ)　信行(のぶゆき)
(第4航空団第11飛行隊長・2等空佐)

創造への挑戦(Challenge for the Creation)。

第4航空団第11飛行隊、この名は、F-86F、T-2に次ぐ3代目のブルーインパルスとして、その輝かしい伝統を受け継ぎ、より充実した組織への完成をめざし、それまでの「戦技研究班」から「第11飛行隊」へ、広報を専門とする部隊として1995年12月に誕生しました。
T-4ブルーインパルスは、全国各地の航空祭をはじめ、各種イベントに参加し、1997年にはアメリカでの海外初の公開展示飛行、翌年には長野冬季オリンピックの開会式セレモニーでの展示飛行など、幅広い活躍と積極広報により、全国各地の子どもたち、そして多くの航空ファンを魅了し親しまれ愛されてきました。
今年西暦2000年はT-4ブルーインパルスにとって5シーズン目を迎えるとともに、ブルーインパルスの40周年記念にあたり、さらなる「創造への挑戦」をスローガンに、専心努力していきたいと思っています。
皆さまの温かいご支援ご声援をよろしくお願いいたします。

THE PERFORMANCE OF F-86F

米空軍サンダーバーズに追いつけ、追い越せを合い言葉に。

航空機のジェット時代の到来とともに登場したF-86Fは、米空軍の戦闘機として朝鮮戦争で活躍して名声を高めた傑作機で、航空自衛隊が最初に装備した主力戦闘機でもある。ほかの西側諸国でも広く使用されたこともあって、日本以外のアクロフライトチームで採用された例は少なくない。
決してパワーのある機体ではなかったが、軽快な機動性とB.I.パイロットの技量は、それを補って余りあるものであった。緻密に計算された飛行と、美しい編隊の描くスモークの航跡は、語り尽くせないアクロフライトの魅力を多くの人々に訴えた。B.I.における使用期間が長いため、F-86Fによる飛行課目は時代とともに幾多の変遷を経た。しかし、その多くは部分的なアレンジを加えながら、現在にも受け継がれている。

展示飛行のプログラム

1. 編隊飛行課目

(1)離陸課目 ● 編隊離陸

(2)在空課目

垂直系課目
- 5機編隊宙返り
- 上向き空中開花
- 下向き空中開花

水平系課目
- 垂直旋回
- 一点交差
- 水平開花

斜め系課目
- クローバーリーフ・ターン
- ダイヤモンド横転
- トレイル・トゥ・ダイヤモンド・ロール
- 連続宙返りと半横転
- 編隊解散(ローリング・コンバット・ピッチ)

2. 単独機課目

(1)離陸課目 ● 低速横転(テイクオフ・ロール)

(2)在空課目

垂直系課目
- 高速度低空飛行
- 垂直上昇横転
- レインボー・アーチ

水平系課目
- 背面飛行
- 4ポイント・ロール
- 8ポイント・ロール
- 後方からの背面飛行
- ナイフ・エッジ

斜め系課目
- キューバン8
- クローバーリーフ・ターン

ダイヤモンド横転

ダイヤモンド隊形のまま編隊が右横転。編隊僚機にマイナスGがかからないよう、リーダーはスムーズなバレル・ロール機動を行うため、スモークの航跡は緩やかに波を打つ。

5機編隊宙返り

単独機を加えた5機の編隊が会場の正面から進入し、傘型隊形で宙返りを行う。F-86Fならではの横に広がった編隊は、美しいスモークの航跡を描きながら観客の後方へ飛んで行く。

連続宙返りと半横転

トレイル隊形の編隊が、ダイヤモンド隊形に移行しながら宙返りをした後、そのまま2度目の宙返りに入り、頂点で半横転して会場を離脱する。余裕の少ないF-86Fのパワーを、最大限に使ったパフォーマンスである。

編隊クローバーリーフ・ターン

会場右手から進入した4機編隊が、スモークを引きながら右上昇旋回を行い、クローバーの葉を1枚描いて観客の後方へ飛び抜ける。単独機の高速ローパスに続くもので、編隊の引く雄大な航跡が印象深い課目であった。

THE PERFORMANCE OF T-2

アフターバーナーは、完成度を追求するT-2ブルーインパルス情熱のシンボル。

1971年に初飛行した国産初の超音速ジェット機であるT-2は、航空自衛隊の高等練習機として開発された。見るからにスピードを感じさせるシャープな外観が、先代のF-86Fとはまったく違った印象を与えているが、飛行特性の点でも両者は大きく異なっている。

T-2は高速機であるために旋回半径も大きくなってしまうことから、アクロフライトでは会場離脱から再進入までにF-86F以上の時間がかかる。そのため、T-2では単独機2機のデュアル・ソロ編成を標準とすることにより、観客に間延びした印象を与えない工夫が凝らされた。

その一方で、超音速機ならではの精悍な機体形状とエンジンの轟音は、F-86F時代にはなかった迫力を醸し出し、T-2の大きな魅力となった。また、離陸時などにアフターバーナーを使用しスモークオイルを燃焼させることによって長い炎の尾を引く演出はT-2ならではのもので、展示飛行では一際大きな喝采を浴びていた。

展示飛行のプログラム

1. 編隊飛行課目

(1)離陸課目
- 5シップ・テイクオフ
- ハイアングル・ノーマル・テイクオフ

(2)在空課目

垂直系課目
- ライン・アブレスト・ループ
- チェンジ・オーバー・ループ
- 下向き空中開花
- 上向き空中開花

斜め系課目
- デルタ・ロール
- トレイル・トゥ・ダイヤモンド・ロール
- ダブル・クローバーリーフ・ターン
- ローリング・コンバット・ピッチ

水平系課目
- チェンジ・オーバー・ターン
- レベル・オープナー

2. 単独機課目

(1)離陸課目
- テイクオフ・ロール

(2)在空課目

垂直系課目
- 対進バーティカル・クライム・ロール
- キューバン8

斜め系課目
- ビッグ・ハート

水平系課目
- インバーテッド(対進または並行)
- 対進コンティニュアス・ロール
- 8ポイント・ロール
- 4ポイント・ロール
- クリーン&ダーティー・パス
- A/B360ターン
- カリプソ・ブレイク

デルタ・ロール

集合した6機がデルタ隊形を整え、雄大な編隊横転を見せる。T-2ブルーインパルス展示飛行の開始を告げるこの課目は、隊形の美しさと3次元運動の躍動感で、編隊アクロの魅力を観客に強く印象づけた。

バーティカル・クライム・ロール

会場の左右から高速で低空を進入してきた2機の単独機が、観客の真正面で交差した直後、急上昇して垂直横転を行う。絶妙のタイミングで交差する単独機のテクニックに加え、超音速機ならではの上昇力を見せつける課目であった。

チェンジ・オーバー・ターン

6機のトレイル隊形で会場へ進入した編隊が、旋回しながら間隔を開き、ワイド・デルタ隊形へ移行する。360度旋回時には、美しい密集デルタ隊形に集合して課目を終了する。

ライン・アブレスト・ループ

横一線の4機編隊で正面から進入し、そのまま編隊宙返りを行う。このライン・アブレスト隊形は単純な形であるだけに、編隊が乱れれば観客から一目瞭然となるため、各機のパイロットには高度な編隊飛行技術が要求される。

ビッグ・ハート

単独機2機のスモークが、観客の正面に大きなハートをつくる。ロマンチックな課目だが、その美しい航跡を確実に描くため、パイロットは風の流れまで計算に入れ、慎重に機体を操っている。

THE PERFORMANCE OF T-4

空力、機動性ともに向上した機体で、究極のアクロフライトをめざす。

T-2に続く3代目のB.I.使用機となったT-4は、航空自衛隊の中等ジェット練習機として、機体、エンジンともに国内で開発された純国産機である。小型の亜音速機であるT-4は最高速度こそT-2には及ばないものの、展示飛行が行われる飛行領域では、最新鋭戦闘機をも凌ぐほどの運動性能を見せる。
その秘密は、機体の重量に対してエンジン推力の余裕が大きく、機体重量に対する翼面積が大きいことにある。これらのすぐれた特徴は、B.I.のアクロフライトに一層の洗練と深みを与えることとなった。再び一般公募で選定された塗装デザインも、ウエッジシェイプを強調した白とブルーのコントラストが青空によく映え、これまでにないダイナミックなアクロフライトをより印象深く演出している。

展示飛行のプログラム

1. 編隊飛行課目

(1)離陸課目
- ダイヤモンド・テイクオフ&ダーティー・ターン
- インディビジュアル・テイクオフ&ダーティー・ターン

(2)在空課目

垂直系課目
- デルタ・ループ
- デルタ・ループ&ボントン・ロール
- レイン・フォール
- ワイド・トゥ・デルタ・ループ
- スター・クロス
- チェンジ・オーバー・ループ

斜め系課目
- トレイル・トゥ・ダイヤモンド・ロール
- デルタ・ロール
- ローリング・コンバット・ピッチ
- ライン・アブレスト・ロール

水平系課目
- ファン・ブレイク
- レベル・オープナー
- ボントン・ロール
- ダブル・ファーベル
- 3シップ・インバート
- チェンジ・オーバー・ターン
- レター8
- デルタ360°ターン

2. 単独機課目

(1)離陸課目
- ロールオン・テイクオフ
- ローアングル・キューバン

(2)在空課目

垂直系課目
- 360°&ループ
- キューバン8
- バーティカル・キューバン8
- バーティカル・クライム・ロール
- キューピッド(Ⅰ)
- タック・クロス(Ⅰ)

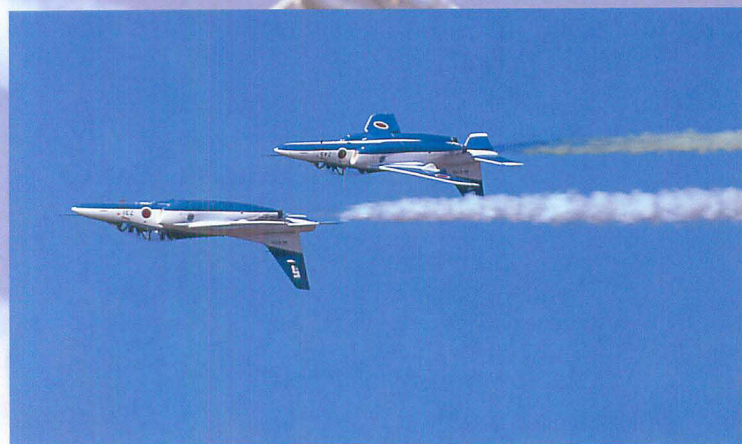
斜め系課目
- キューピッド(Ⅱ)

水平系課目
- インバート(対進または並行)
- コンティニュアス・ロール(対進または並行)
- 4ポイント・ロール
- コーク・スクリュー
- タック・クロス(Ⅱ)
- キューピッド(Ⅲ)
- スロー・ロール
- インバーテッド・ロール
- ハーフ・スロー・ロール

ファン・ブレイク

間隔を詰めた4機のダイヤモンド編隊が、大きなバンクで観客に背を見せながら旋回する。T-4の機体上面にされたシャープなカラーデザインが、密集編隊の美しさを引き立てる。

3シップ・インバート

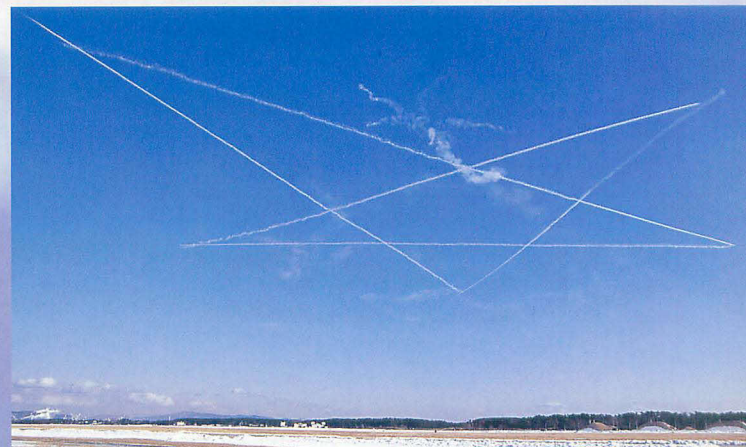
4機のダイヤモンド編隊のうち、リーダーを除く3機が一斉に横転し、背面姿勢のまま隊形を維持する。ただでさえ困難な背面飛行だが、編隊を崩さない微妙なコントロールは、高度な操縦技術なくしては不可能である。

ハーフ・スロー・ロール

左右に並んだ2機の単独機が、隊形を保持したまま半横転して背面姿勢に移行した後、270度の急横転を行って会場を離脱する。息の合った編隊半横転から機敏な横転へと連続する演技は、緩急自在のチームワークを見せる。

コーク・スクリュー

背面飛行する5番機の周りを、コルク栓抜きのように6番機が回る。この独創的な課目はT-4への機種変更とともに誕生し、過去のB.I.アクロフライトを見慣れたファンにも新鮮な感動を与えた。

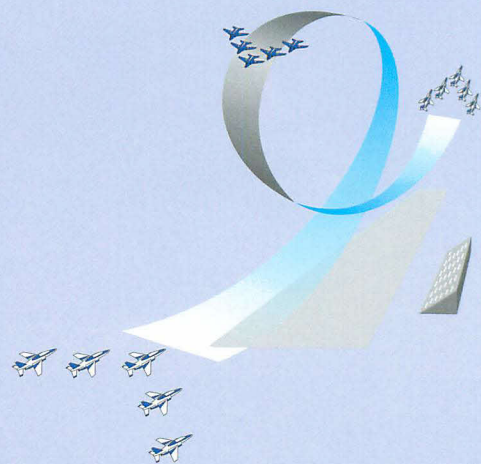
ライン・アブレスト・ロール

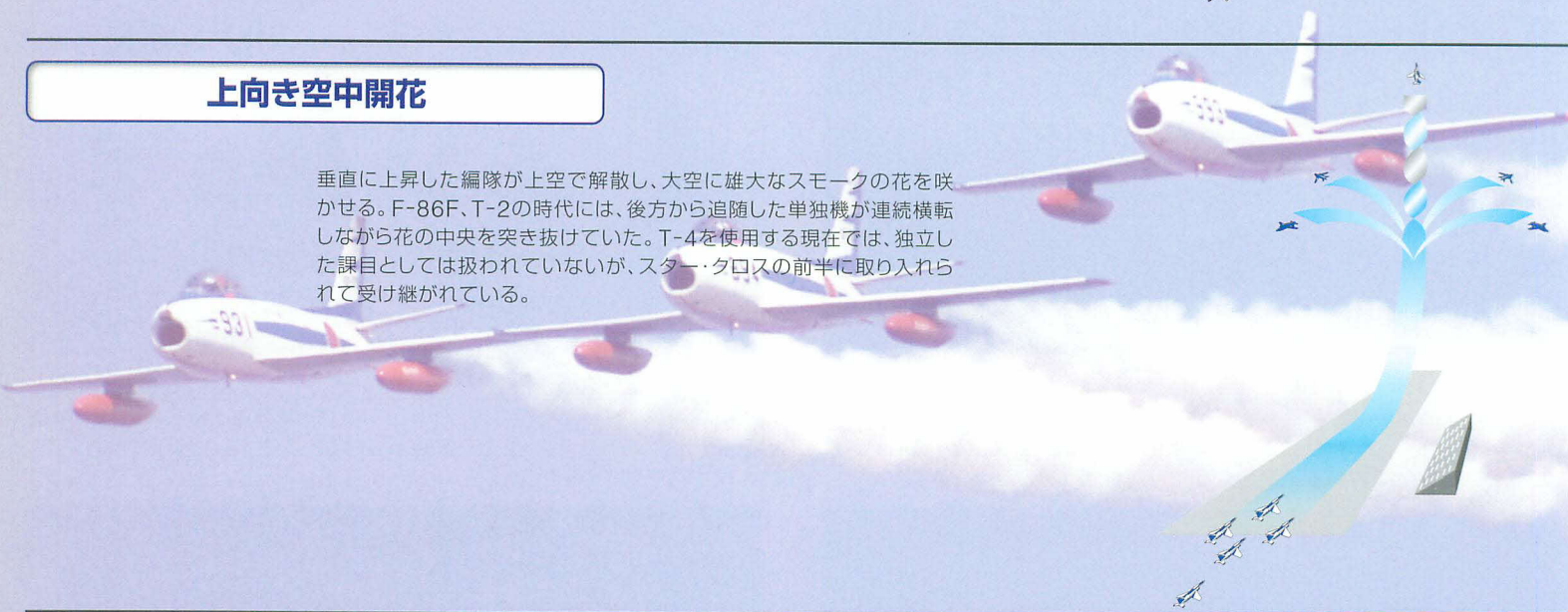
3機が横に並んだライン・アブレスト隊形で進入し、会場正面で大きなバレル・ロールを行う。バレル・ロールは上昇と降下をともなった横転機動であるため、会場から見た航跡は大きな弧を描く。

スター・クロス

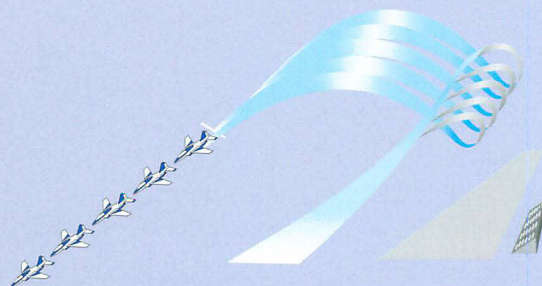
上向き空中開花で編隊を解いたT-4が、5方向から再び会場へ向かって進入し、会場正面に星形の航跡を描く。美しい星形にするには、各機が慎重にタイミングを計り、正確なコースを飛ばなければならない。

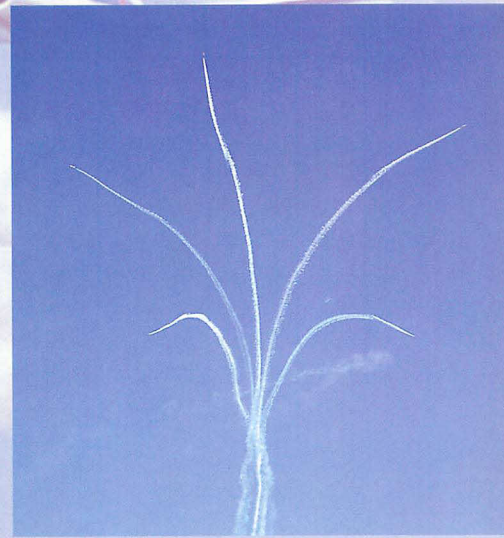
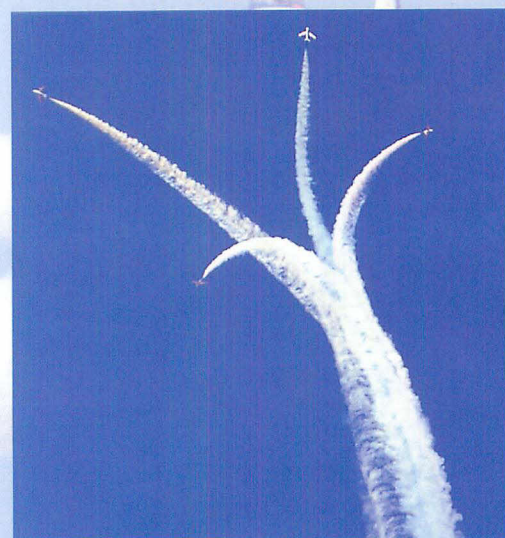
THE PERFORMANCE OF B.I.

編隊宙返り（デルタ・ループ）

単独機を含む6機のデルタ隊形で、正確な編隊ループ機動を行う。雄大なスケールで描かれるスモークの輪が、ジェット機の持つ大きな運動能力を感じさせる。5機編成で展示飛行をしていたF-86F時代は、傘型隊形による5機編隊宙返りであった。

上向き空中開花

垂直に上昇した編隊が上空で解散し、大空に雄大なスモークの花を咲かせる。F-86F、T-2の時代には、後方から追随した単独機が連続横転しながら花の中央を突き抜けていた。T-4を使用する現在では、独立した課目としては扱われていないが、スター・クロスの前半に取り入れられて受け継がれている。

編隊解散（ローリング・コンバット・ピッチ）

エシェロン隊形で滑走路上空へ進入した編隊が、上昇横転しながら編隊を解き、美しい曲線の航跡を描く。その後、各機は均等な間隔を保ちながらて着陸パターンに入り、演技の最後を締めくくる。展示飛行のフィナーレを飾る課目としてF-86F時代から受け継がれているが、機種や機数の変更によって。スモークの描く航跡は微妙に異なっている。

機体の性能やデザインは変わっても、気持ちの熱さは変わらない。

B.I.の飛行課目は、機種の変更や安全の確保など、さまざまな理由により変化を続けている。より理想に近いアクロフライトをめざし、プログラムは一層確かなものへと練り上げられていくのである。しかし、いくつかの課目は時代を超えて、初代F-86Fから受け継がれている。機体特性や編隊機数が変わったことで、ディテールには違いがあるものの、大空のキャンバスに描かれる航跡のモチーフは変わらない。そこには、パイロットや機体が変わっても途絶えることのない、熱いスピリッツが流れ続けている。

THE MEMBER OF B.I.

F-86F

〈斎藤章二氏改編〉

氏名	期別	出身	期間	ポジション	公式展示回数
長澤　賢	陸士	岩手	'58～'59	編隊長	0(F-86F)
稲田淳美	陸士	広島	'58～'60	左翼、編隊長	18(F-86F)
西　光	海兵	大分	'58～'60	後尾	7(F-86F)
松尾宣夫	幹1	山口	'58～'63	右翼、編隊長	50(F-86F)
松下治英	幹5	東京	'59～'65	左翼、編隊長	81(F-86F)
西村克重	航1	滋賀	'61～'65	単独、右翼	79(F-86F)
藤縄　忠	航1	東京	'61～'65	単独	83(F-86F)
山内房夫	幹5	東京	'60～'61	後尾	18(F-86F)
加藤松夫	海兵	神奈川	'61	編隊長	0(F-86F)
船橋契夫	幹5	東京	'61～'67	後尾、編隊長	98(F-86F)
			'76～'78	—	0(T-2アクロ研究)
淡野　徹	航1	東京	'62～'67	左翼、単独	68(F-86F)
鈴木昭雄	防1	北海道	'62～'66	後尾、編隊長	26(F-86F)
城丸忠義	航2	福岡	'63～'65	左翼、単独	23(F-86F)
中村正憲	航3	福岡	'64～'68	右翼	48(F-86F)
植竹國昭	航7	千葉	'64～'68	左翼	44(F-86F)
			'76～'82	編隊長	0(T-2アクロ研究)
佐藤清一	航5	愛知	'65～'69	後尾、単独	66(F-86F)
武石栄三	防2	茨城	'65～'69	右翼、編隊長	33(F-86F)
村田博生	航1	広島	'65～'69	単独、後尾	37(F-86F)
原田　実	幹18	福岡	'66～'70	左翼、編隊長	71(F-86F)
江島孝雄	航3	福岡	'66～'69	後尾	33(F-86F)
藤原定治	航5	熊本	'66～'70	右翼、単独	41(F-86F)
小早川陽三	航2	大阪	'67～'73	右翼、編隊長	82(F-86F)
中原虎彦	航8	山口	'67～'72	左翼、単独	43(F-86F)
滝川守正	航5	山口	'67～'74	左翼、単独、編隊長	107(F-86F)
			'75～'77	—	0(T-2アクロ研究)
田代建二郎	航14	熊本	'68～'81	後尾、単独、編隊長	214(F-86F)
石塚健一	航9	北海道	'69～'71	後尾	22(F-86F)

氏名	期別	出身	期間	ポジション	公式展示回数
小口雄二郎	航12	長野	'68～'77	左翼、単独、編隊長	114(F-86F)
			'77	—	0(T-2アクロ研究)
佐藤寿一	航13	東京	'69～'73	右翼	52(F-86F)
白川　司	防6	山口	'70～'72	左翼	8(F-86F)
			'74～'78	—	0(T-2アクロ研究)
金子豊顕	防17	山口	'70～'75	右翼、単独	53(F-86F)
北川文夫	防8	石川	'70～'74	後尾	31(F-86F)
江崎秀夫	航17	栃木	'70～'79	左翼、単独、編隊長	111(F-86F)
			'79～'81	—	0(T-2アクロ研究)
柴原　浩	航18	広島	'72～'81	左翼、単独、編隊長	177(F-86F)
松林誠吾	航18	北海道	'72～'81	後尾、単独	141(F-86F)
村上尚一	航19	北海道	'73～'81	右翼、単独	117(F-86F)
窪田　博	航22	香川	'74～'81	後尾	105(F-86F)
植野節男	航23	広島	'74～'81	右翼	90(F-86F)
			'85～'90	後尾、編隊長	40(T-2)
川合健治	防12	愛知	'75～'78	左翼	41(F-86F)
外薗茂夫	航21	鹿児島	'75～'81	左翼	76(F-86F)
耒原良宣	航25	広島	'77～'81	後尾	56(F-86F)
高島良平	航25	大阪	'77～'81	左翼	50(F-86F)
村上　貢	航25	岩手	'78～'81	右翼	28(F-86F)
橋爪俊輔	防13	熊本	'77～'80	後尾	0(T-2アクロ研究)
塚原公悦	防12	栃木	'77～'81	右翼、左翼	0(T-2アクロ研究)
			'82～'83	編隊長	2(T-2)
岡本俊基	航17	兵庫	'78～'81	編隊長	0(T-2アクロ研究)
			'82～'85	編隊長	19(T-2)
下川元伸	航23	大阪	'77～'81	左翼、2単独	0(T-2アクロ研究)
			'82～'83	1単独	6(T-2)
田口千秋	外60	茨城	'81	左翼	0(T-2アクロ研究)
			'82～'88	左翼、編隊長	42(T-2)
田中光信	航24	大分	'78～'81	右翼、2単独	0(T-2アクロ研究)
			'82～'85	2単独、1単独	21(T-2)
			'92～'95	編隊長(飛行隊長)	0(T-4準備班/臨時11SQ)
			'96	編隊長(飛行隊長)	0(T-4)
森橋陽司雄	航25	大阪	'79～'81	右翼	0(T-2アクロ研究)
			'82～'92	右翼、2/1単独、編隊長	111(T-2)
横地正治	航25	鳥取	'79～'81	後尾、2単独	0(T-2アクロ研究)
			'82～'87	2単独、1単独	63(T-2)
			'88～'91	—	0(T-4アクロ研究)
高嶋　潔	航26	福岡	'81	後尾	0(T-2アクロ研究)
			'82	後尾	3(T-2)
江口武信	防16	熊本	'82～'86	左翼	26(T-2)
小松　均	航26	秋田	'82～'86	右翼	22(T-2)
河村和眞	航22	鳥取	'76～'81	後尾、1単独	0(T-2アクロ研究)
			'82～'86	1単独、編隊長	22(T-2)
塩澤信行	航28	栃木	'84～'89	左翼、2単独、1単独	37(T-2)
			'92～'95	編隊長(班長)	0(T-4準備班/臨時11SQ)
			'98～現在	編隊長(飛行隊長)	11(T-4)

新たな伝説をつくり続ける、B.I.パイロットの系譜。

栄光に包まれたB.I.の歴史は、歴代パイロットたちによるたゆまぬ努力の結晶である。彼らの高度に磨き抜かれた操縦テクニックは、その時々の使用機の能力を最大限に引き出し、今日の揺るぎない評価を築いてきたのだ。アクロフライトに挑戦し続けるB.I.パイロットの情熱は、初期の時代から現代まで、プロフェッショナルの誇りとともに受け継がれている。そこには、伝統を継承する者の責任があり、決して失われることのない開拓精神がある。より完成されたアクロフライトをめざし、彼らは常に自らの限界へ挑戦し、これからも人々に感動を与え続けることだろう。とどまることを知らない「創造への挑戦」が、21世紀に向かって新たな伝説を紡いでいく。

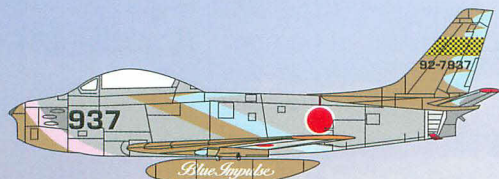
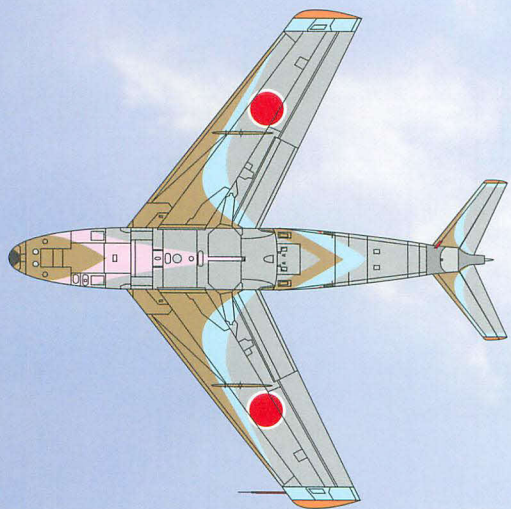
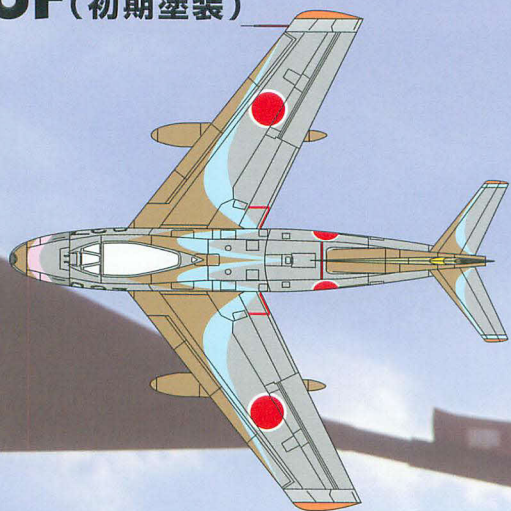
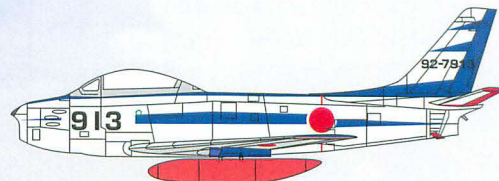
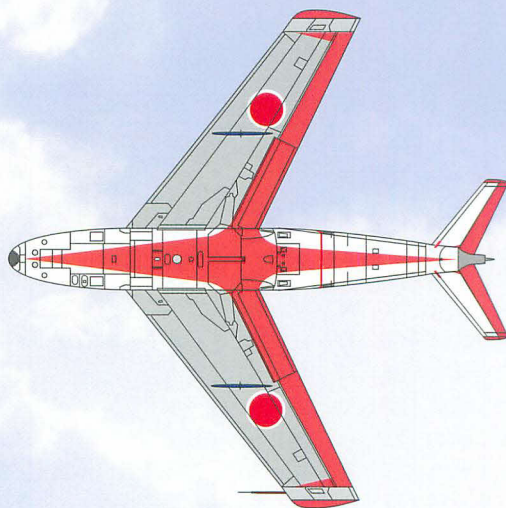
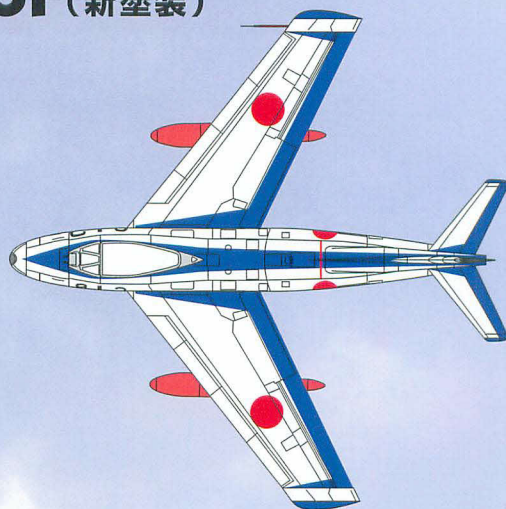
T-2

氏名	期別	出身	期間	ポジション	公式展示回数
竹原敏幸	航27	熊本	'87～'90	後尾	14(T-2)
東福久則	防22	鹿児島	'86～'94	後尾、編隊長	50(T-2)
原幸太朗	航29	熊本	'83～'90	後尾、2単独、1単独	81(T-2)
井出方明	防23	静岡	'88～'95	後尾、編隊長	57(T-2)
式地豊	航30	高知	'87～'91	左翼、2単独	31(T-2)
尾口英昭	航31	宮城	'88～'90	右翼	11(T-2)
埜下悦男	航31	愛媛	'85～'90	右翼、2単独、右翼	59(T-2)
吉弘清次	航32	福岡	'86～'90	左翼	24(T-2)
浜口誠司	航33	愛知	'89～'91	左翼	7(T-2)
浅田篤	航35	富山	'90～'95	後尾	22(T-2)
里信修一	航35	広島	'90～'95	右翼、単独、1単独	55(T-2)
森谷清	航36	埼玉	'90～'95	左翼、2単独	50(T-2)
岡瀬信博	航37	大阪	'91～'95	右翼	50(T-2)
西村亨	航39	山口	'93～'95	左翼	39(T-2)
殿本英聖	航39	三重	'93～'95	後尾	33(T-2)
小倉貞男	航29	茨城	'92～'95	編隊長	0(T-4準備班/臨時11SQ)
			'96～'97	編隊長	14(T-4)
柳岡善行	航32	群馬	'92～'95	1単独	0(T-4準備班/臨時11SQ)
			'96～'99	1単独(総括班長)	58(T-4)
伊藤昭	航33	北海道	'92～'95	2単独	0(T-4準備班、/臨時11SQ)
			'96	2単独	11(T-4)
野崎靖裕	航34	鹿児島	'92～'95	後尾	0(T-4準備班/臨時11SQ)
			'96	後尾	11(T-4)
黒井博文	航38	北海道	'93～'95	右翼	0(T-4準備班/臨時11SQ)
			'96～'97	右翼	28(T-4)
陣内信広	航39	佐賀	'93～'95	左翼	0(T-4準備班/臨時11SQ)
			'96～'97	左翼	24(T-4)
阿部英彦	防22	山形	'95	編隊長(飛行隊長)	0(T-4/臨時11SQ)
			'96～'98	編隊長(飛行隊長)	17(T-4)

T-4

氏名	期別	出身	期間	ポジション	公式展示回数
佐々木慶宣	航37	大阪	'95	後尾	0(T-4/臨時11SQ)
			'96	後尾	0(T-4)
安藤浩	航36	岩手	'95	2単独	0(T-4/臨時11SQ)
			'96～'99	2単独	52(T-4)
高橋喜代志	航37	北海道	'95	後尾	0(T-4/臨時11SQ)
			'96～'98	後尾	39(T-4)
尋田晋	航31	広島	'96～'99	編隊長(飛行班長)	21(T-4)
阿蘇晋一	防33	宮城	'96～'99	左翼	40(T-4)
山崎高徳	航35	福岡	'96～'97	1単独	0(T-4)
木原武幸	航41	佐賀	'96～'99	右翼	39(T-4)
五十嵐聖	航33	大分	'97～'00	編隊長(飛行班長)	26(T-4)
一嶋三樹	航39	和歌山	'97～現在	2単独	26(T-4)
村田将一	航40	熊本	'97～現在	後尾	39(T-4)
澤井康二	航37	東京	'97～'00	1単独(総括班長)	30(T-4)
植森治	防35	福岡	'98～現在	左翼	25(T-4)
渡邊裕尚	航43	福岡	'98～現在	右翼	22(T-4)
大津範夫	航34	神奈川	'99～現在	編隊長(飛行班長)	0(T-4)
阿部幹雄	航38	福島	'99～現在	1単独(総括班長)	0(T-4)
梅川智弘	航41	岩手	'99～現在	2単独	0(T-4)
猪俣展泰	航42	東京	'99～現在	後尾	0(T-4)
宮川範之	航35	富山	'00～現在	編隊長	0(T-4)

(2000年4月1日現在)

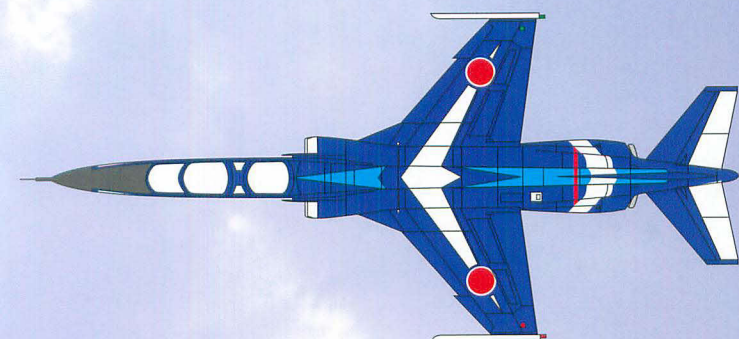
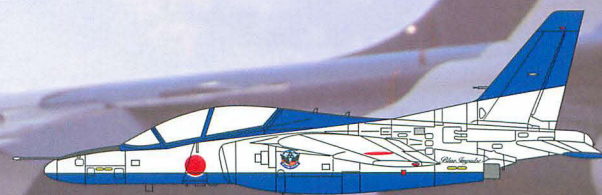
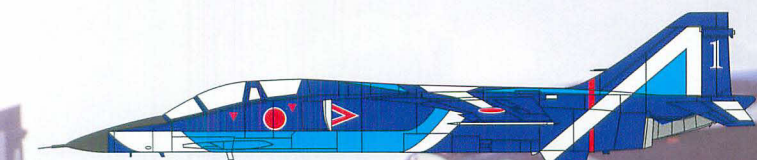
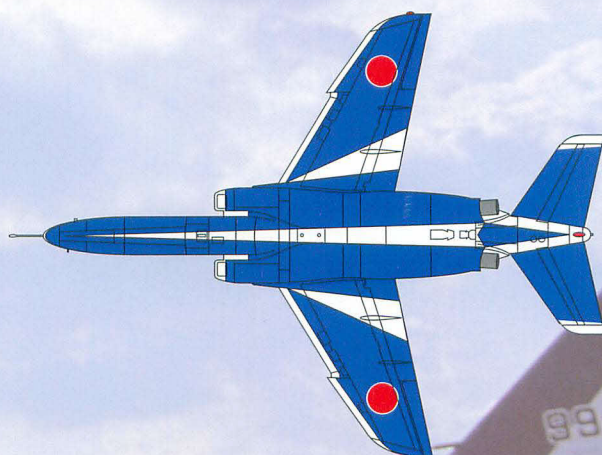
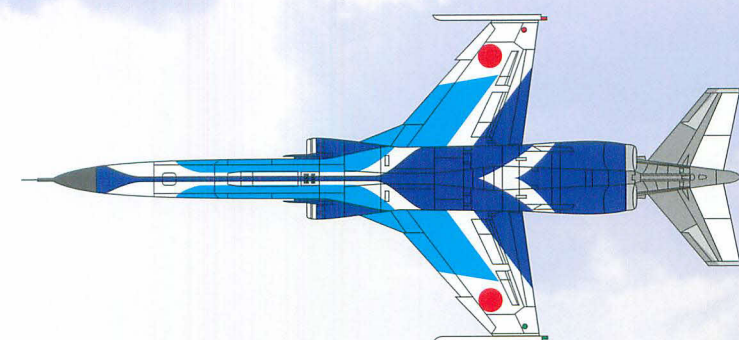
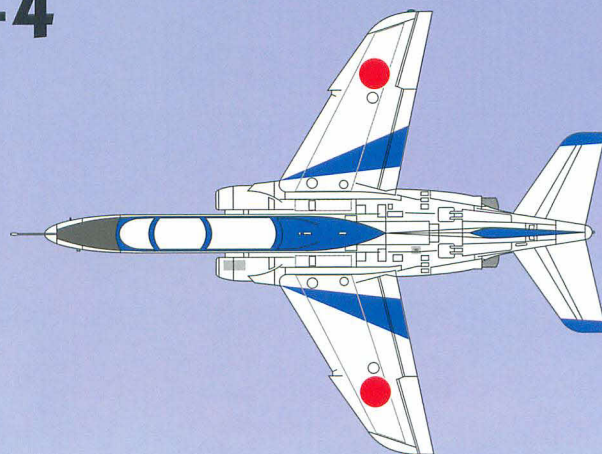
THE DESIGN OF B.I.

主要諸元・性能

エンジン	ジェネラル・エレクトリックJ47-GE-27ターボジェット
推　力	2,760kg
全　長	11.44m
全　幅	11.92m
全備重量	9,350kg（最大）
最大速度	1,111km/h
航続距離	2,454km（最大）

時代の最先端を凝縮して、フォルムは美しく進化する。

アクロフライトチームの使用機を彩るデザインは、ダイナミックな飛行機動を演出する舞台衣装である。航空祭の花形として、あるいは航空自衛隊を代表する飛行隊として、美しく塗装された機体は栄誉と誇りに満ちている。B.I.の機体塗装には、初期のF-86F時代からT-4を使用する現在まで、使用機体や時代に合わせて変化が見られる。どのデザインもそれぞれに個性を持ち、時代の先端を象徴する歴代使用機を引き立ててきた。機体や塗装デザインが変わっても、大空にスモークの航跡を描くB.I.の美しい姿は、いつの時代も人々の憧れであった。そしてこれからも、大空への夢を語り続けていくことだろう。

T-2

T-4

T-2 主要諸元・性能

項目	値
エンジン	R.R.チュルボメカTF40-IHI-801Aターボファン×2
推力	3,207kg×2（アフターバーナー作動時）
全長	17.85m
全幅	7.88m
全備重量	12,800kg（最大）
最大速度	1.6マッハ
航続距離	5,595km（最大）

T-4 主要諸元・性能

項目	値
エンジン	石川島播磨重工F3-IHI-30ターボファン×2
推力	1,660kg×2
全長	13.00m
全幅	9.90m
全備重量	7,500kg
最大速度	0.9マッハ
航続距離	1,667km（最大）

未知の可能性を見つける旅へ、
ブルーインパルスの進化は止まらない。

誕生以来、ブルーインパルスは、機体が持つポテンシャルを最大限に引き出し、
より美しく、よりダイナミックなアクロフライトを追求してきた。
それは、パイロットたちの飛行技術の向上を縦糸に、
整備クルーたちの知識と経験の積み重ねを横糸にして織り上げた芸術。
時代とともに進化するテクノロジーが持つ、
その圧倒的なパワーを人間の感性によって美しいアクロフライトへと
昇華してきたアーチストたちは、
まだ、だれもが踏み込んだことのない領域をめざす。
彼らは、自分たちの可能性を信じ、今日も新たな挑戦を始めている。

本写真集は、例年ブルーインパルス（第11飛行隊）の全面的な協力の下で作成・販売され好評を博している「ブルーインパルス・ガイドブック」の2000年版として、本来作成されたものです。特に2000年という年は、新生T-4BIとして発足した第11飛行隊にとって創設5周年という節目であり、またブルーインパルスとしても創設40周年という記念すべき年ということで、従来のガイドブックを大幅に増ページし、40年の沿革やT-4BIの5年間の歩み等を盛り込んだ豪華版としましたが、去る7月4日に生起した事故により、尊い3名のパイロットの命が失われ、以降、2000年の飛行展示は全てキャンセルされてしまうという、悲しむべき事態となりました。ガイドブック自体も、当然販売が中断されることになり、販売の可否が検討されましたが、志半ばに散った3名のパイロットの「多くの人々に大空の素晴らしさを伝える」という使命からも、このまま埋没させてしまうのは、決して彼等の本意ではないという考えのもと、弊社の別冊という形に姿を変え、一般の書店で販売することになりました。別冊化に際しては、内容等の一部変更も検討されましたが、敢えてそのままにしてあります。ブルーインパルス・ファンの中で7月4日で止まってしまった時計が、再び動き始めるのは何時の事でしょうか。その日が1日も早く来るのを願って止みません。最後に3名のご冥福を改めてお祈りすると共に、これまで披露してくれた素晴らしいパフォーマンスに対し、感謝の意を表したいと思います。

印刷日／2001年1月1日
発行日／2001年1月5日
発行人／阿曽源彦
発行所／(株)エアワールド
〒162-0066　東京都新宿区市谷台町7番地
TEL 03・5366・3758　FAX 03・3358・7335
E-mail：airworld@smile.ocn.ne.jp
郵便振替　00170-0-82479
印刷所／サンメッセ(株)
写　真／赤塚 聡・黒澤英介・井戸義智
協　力／航空自衛隊／川崎重工業株式会社
かかみがはら航空宇宙博物館
瀬尾 央・後藤丈志・宮北正芳・佐田 晶
斉藤章二・青木典夫

定価 1,500円（本体1,429円）